

## La vicenda dei biocarburanti e la FAO

# Per riempire i serbatoi di benzina si affamano milioni di persone

di **Antonio Cassarà**

*L'aumento del prezzo del mais ha già provocato le prime rivolte tra i poveri del mondo. "Un crimine contro l'umanità"*

**C**ittà del Messico, patria del granturco. Gennaio 2007, a più riprese decine di migliaia di persone si riversarono in strada per protestare contro l'esplosione del prezzo del mais: "La crisi della tortilla" fu il segnale d'avvio di uno scontro planetario per il diritto all'alimentazione.

18 mesi dopo non si è però fermata la corsa della bolletta cerealicola dei Paesi poveri, e la Fao, con il rapporto "Crop Prospects and Food Situation", ha lanciato l'ennesimo allarme: entro il 2008, importare cereali costerà il 56% in più, le tariffe dei trasporti subiranno aumenti di oltre il 70% che rischieranno di innescare una pericolosa "crisi mondiale" acuita anche dagli aumenti, tra il 30 ed il 70%, dei prezzi delle sementi e dei fertilizzanti. Per i Paesi africani tariffe e trasporti aumenteranno del 74%, il che provocherà l'annullamento dell'impatto degli aiuti internazionali.

«L'incontrollato aumento dei prezzi dei generi alimentari è un pericolo per lo sviluppo, innesca rivolte da parte degli affamati e mette a repentaglio la stabilità e la pace nel mondo». A conferma delle parole di Heidemarie Wieczorek-Zeul, ministra per gli aiuti allo sviluppo e consigliera tedesca al Banco Mondiale, sempre più spesso, si stanno verificando sce-

ne che ricordano i moti di Milano 1898, quando, contro la plebe che chiedeva pane, lo Stato rispose con l'esercito di Bava Beccaris che massacrò diverse centinaia di affamati: alla fine di febbraio la polizia del Cameroun ha ucciso 40 manifestanti. Lo scorso mese di aprile, la regione mineraria di Gasfa, in Tunisia, è stata teatro di violenti scontri tra poliziotti e manifestanti. Situazioni analoghe in Egitto, Costa d'Avorio, Senegal, Burkina Faso, Etiopia, Indonesia, Madagascar, Filippine, Haiti.

L'aumento del prezzo del mais che ha provocato conflitti sociali in Messico e in Argentina, sta aprendo nuovi fronti di protesta in Asia contro l'aumento dei prezzi del pane, del latte, dell'olio, della soia e di altri alimenti base. In Pakistan e in Thailandia, per evitare assalti al cibo nei campi e nei depositi, è intervenuto l'esercito.

Va da sé che l'impennata dei prezzi colpisce principalmente i due miliardi di poveri e in particolare gli 850 milioni di malnutriti che ogni giorno lottano per la sopravvivenza. Secondo la Fao infatti: «La spesa per il cibo rappresenta solo il 10-20% di quella complessiva nei Paesi industrializzati, mentre in quelli poveri raggiunge il 60-90% del totale».

Le cause, comunque si cerchi nell'inestricabile groviglio presentato lo scorso mese d'aprile alla conferenza del Banco Mondiale a Washington, direttamente o indirettamente, conducono sempre allo stesso responsabile: la produzione di biocarburanti. E la ministra tedesca Wieczorek-Zeul, a muso duro, si scaglia contro la strategia economica dei Paesi industrializzati: «Approfondite ricerche dimostrano che fra il 30 e il 70% degli aumenti dei generi alimentari sono da imputare alla produzione di biocarburanti. Così, visto che per fare spazio alle colture per i biocarburanti si abbattano le foreste pluviali, mentre non si porta alcun beneficio all'ambiente, si condannano i Paesi poveri a una vera catastrofe perché ogni punto percentuale di au-

■ **Carburante ottenuto dalla lavorazione di biovegetali.**





nuti per anni portatori della ricetta che avrebbe dovuto salvare il mondo dal disastro ambientale provocato dal petrolio, i biocarburanti sono finiti ora nel mirino dei massimi esponenti delle Nazioni Unite, della Fao, del Banco Mondiale e dei governi nazionali. Sotto accusa per il momento ci sono quelli prodotti con tecnologie di prima generazione: combustibili derivati da alcune colture tradizionalmente dedicate all'alimentazione umana o animale come il grano, il mais, la bietola, la canna da zucchero, la soia, la colza, la palma, il girasole.

Teoricamente potrebbero però essere ottenuti da tutte le colture dalle quali è possibile ricavare, per l'etanolo, degli zuccheri da trasformare in alcool e per il biodiesel, dei grassi da trasformare in olii. Le ricerche puntano a migliorare geneticamente microrganismi, enzimi e batteri, con l'obiettivo di realizzare etanolo partendo da biomassa non destinata all'alimentazione umana come per esempio la cellulosa, le sterpaglie e per il biodiesel, la *Jatropha* che riesce a crescere in terreni semi-aridi e i cui semi, non commestibili, contengono un olio dalle caratteristiche tali da poter essere impiegato in motori diesel.

Le biotecnologie di seconda generazione sono però solo in fase di sperimentazione, mentre quelle di terza sono appena state concettualizzate. È comunque sullo sviluppo di queste nuove tecnologie che si giocherà la competizione fra cibo e biocarburanti, in un mondo dove la tendenza a produrre quest'ultimi è in aumento.

«Il Brasile – dice von Braun – ora superato dagli USA, sin da metà anni '70 è stato leader mondiale nella produzione e nel consumo di etanolo. Complessivamente la produzione di etanolo copre il 90% del totale dei biocarburanti ed è raddoppiata fra il 2000 e il 2005. Nello stesso periodo la produzione di biodiesel è quadruplicata anche se rappresenta solo il 7% dei biocombustibili.

L'UE è il primo produttore e consumatore di biodiesel sul quale ha puntato con notevoli investimenti. Se i progetti per espandere la pro-

mento dei prezzi crea 16 milioni di nuovi affamati».

Ancora più perentorio il giudizio di Jean Ziegler, che nel presentare il Rapporto Speciale delle Nazioni Unite per il Diritto all'Alimentazione, non ha esitato a definire la produzione di biocarburanti: «Un crimine contro l'umanità», e ha accusato i Paesi sviluppati che, attraverso le sovvenzioni alle colture destinate ai biocarburanti, condannano alla fame i Paesi poveri: «Le basi del crimine contro l'umanità si gettano nello stesso momento in cui Paesi come gli Stati Uniti danno 6 miliardi di sovvenzioni alla politica dei biocarburanti che drena 138 milioni di tonnellate di mais dal mercato alimentare, facendo precipitare 2 miliardi di persone nel baratro della fame». Dure critiche arrivano anche da colossi alimentari come la Nestlé che per bocca del direttore, Peter Brabeck, definisce: «Inaccettabile l'insensata politica delle sovvenzioni per trasformare generi alimentari in biocarburanti che, oltre a far impazzire i prezzi, danneggia i suoli creando irrimediabili pro-

blemi idrici. Infatti – dice Brabeck – per produrre un litro di bioetanolo sono necessari 4.000 litri d'acqua e questo è forse un problema ancora più grande delle emissioni di CO<sub>2</sub>».

Al coro si è unito anche il presidente del Banco Mondiale, Robert Zoellick, che, mentre propone un nuovo patto per la politica alimentare globale, punta il dito contro i biocarburanti: «Gli americani si preoccupano di come riempire i serbatoi delle loro auto, mentre c'è gente che non sa come riempire lo stomaco».

Secondo Joachim von Braun, direttore dell'International Food Policy Research Institute, «al di là di ogni altra considerazione, i sussidi ai biocarburanti sono un'imposta regressiva contro i poveri perché questi ultimi sono i più penalizzati dall'aumento dei prezzi dei generi alimentari e non traggono che benefici irrisori da eventuali abbassamenti del prezzo dell'energia».

E così, a causa della loro azione devastante nei confronti dei poveri della terra, dopo essere stati rite-

duzione di biocarburanti sono enormi nei Paesi sviluppati e in via di sviluppo, siamo però lontani dal poter valutare quali abbiano alla base una dettagliata analisi o non siano più semplicemente frutto di scelte politiche».

Uno studio dell'*International Energy Agency*, rileva come negli Stati Uniti e nella UE i programmi di espansione rispecchiano sostanzialmente scelte politiche. I risultati mostrano che più del 43% della superficie coltivabile sarà necessaria per la produzione di biocarburanti.

Un piano di produzione che copra il 15% del fabbisogno di carburante per i trasporti, obiettivo che si sono posti numerosi Paesi, arriva all'esempio assurdo del Giappone che per realizzarlo dovrebbe dedicare ai biocarburanti il 300% della sua superficie coltivabile.

Ma il vero paradosso – secondo Lester Brown, presidente del *Washington-based Earth Policy Institute* – «è il conflitto fra 800 milioni di autovetture e due miliardi di persone che rappresentano i più poveri del Terzo Mondo».

E già, perché per produrre l'etanolo necessario a riempire il serbatoio di 100 litri di un Suv (un viaggio Roma-Venezia), serve l'equivalente di un quarto di tonnellata di farina con la quale si potrebbero panificare circa 460 chili di pane dal valore nutritivo di un milione di calorie; quanto basta ad alimentare una persona per un anno. «Così negli ultimi tempi i Suv dei ricchi si mangiano il pane dei poveri».

E se la sottrazione di terreni destinati alle colture agroalimentari crea inevitabilmente l'impennata dei prezzi del cibo, altrettanto grave è la creazione di vaste aree di nuova monocultura che implicheranno seri cambiamenti degli habitat naturali, ma ancora peggio risulta essere l'importazione virtuale di acqua da parte dei Paesi ricchi. Vale a dire che, se un Paese come la Germania, con un incremento del 65%, decide di dedicare alla coltivazione di colza per biodiesel quasi due milioni di ettari, dovrà poi importare milioni di tonnellate di prodotti alimentari da Paesi del Terzo Mondo che avranno utiliz-

zato le loro scarse risorse idriche per le colture destinate alle esportazioni. Alla luce di questi dati, l'Agenzia Europea per l'Ambiente ha chiesto all'Unione di rinunciare all'obiettivo di giungere, entro il 2010, al 10% di benzina verde sul totale dei carburanti.

Scetticismo c'è anche sul fronte dei benefici alla tutela dell'ambiente. *Science*, in un articolo pubblicato lo scorso mese di febbraio sostiene: «Se analizziamo tutti i benefici dell'utilizzo di biocarburanti come alternativa al petrolio, scopriamo che sono minori rispetto alla quantità di monossido di carbonio che viene immesso nell'atmosfera durante il processo di coltivazione».

E Joe Fargione e Jimmie Powell di *Nature Conservancy*, incalzano: «Le trasformazioni culturali per far spazio a mais e canna da zucchero rilasciano da 17 a 420 volte più monossido di carbonio di quello che si risparmierebbe sostituendo i carburanti fossili. Per trovare soluzioni al cambio climatico, dobbiamo fare in modo che il rimedio non sia peggiore del male».

Ma c'è ancora il problema della resa energetica.

Secondo David Pimentel della Cornell University, l'etanolo mescolato alla benzina, «rende meno energia di quanta ne necessiti per produrlo».

La resa di qualsiasi fonte di energia si misura in *EROI* (*Energy Return On Investment*). Fra le fonti rinnovabili, con un *EROI* di 1, l'etanolo presenta uno dei più bassi coefficienti e vale circa 80 volte in meno rispetto all'eolico e addirittura 200 rispetto all'idroelettrico. Anche gli studi più favorevoli concordano nell'affermare che un litro di etanolo come carburante richieda più energia per essere prodotto di quanta ne restituisca bruciando in un motore.

La conferma viene anche da Ocese e Royal Society: «con le attuali tecnologie il bilancio energetico è solo marginalmente positivo o ad-



dirittura negativo». E anche se la resa dipende dalle specifiche realtà territoriali, le analisi del *National Resources Research* dimostrano che l'energia impiegata per produrre biocarburanti sia negli Stati Uniti del 30% superiore all'energia prodotta. Gli studiosi del MIT rincarano la dose, per loro l'impatto dei biocarburanti è negativo, direttamente per la bassa resa e, indirettamente, per il petrolio necessario alla loro distillazione, ai fertilizzanti e alle irrigazioni aggiuntive per le nuove colture, ma, aggiunge Paulo Adario di *Greenpeace Brazil*: «Soprattutto a causa della deforestazione che precede l'avanzare delle colture spinte dall'aumento del prezzo dell'olio di soia e dell'etanolo».

Insinua un terribile dubbio invece William Engdhal, di *Global Research*: «Tutto il parlare che si fa dei biocarburanti è pura propaganda per imporre la creazione, sotto brevetto, di granturco e cereali geneticamente modificati e, con l'inganno, farli accettare anche al movimento ecologista».

Intanto, come era già successo in aprile, a Washington, anche al vertice di Roma, malgrado irresponsabili provocazioni abbiano stravolto il senso del summit, la Fao ha denunciato il pericolo di un cortocircuito per la pace nel mondo se non si interviene in fretta per risolvere la crisi alimentare; ma anche questa volta a nessuno è venuto in mente che una via per non far mancare il pane ai poveri forse potrebbe essere quella, poco comoda ma necessaria, di ridurre i consumi di energia nel Primo Mondo, magari iniziando a fare Roma-Venezia in treno invece che col Suv. ■