



BIOCARBURANTI NEL CAOS

L'oro verde nell'occhio del ciclone: quattro domande per capire

UNA BUFERA NELL'emisfero verde dei carburanti ecologici. Questo il clima che si è scatenato negli ultimi mesi intorno ai combustibili bio. Mentre la stampa italiana e quella internazionale puntano l'indice contro il "petrolio verde", le associazioni lo additano come causa di tutti i mali per l'intera filiera agricola, sulla quale, secondo molti, la produzione di biodiesel e bioetanolo avrebbe gravato innescando uno shock sui prezzi dei prodotti. Mentre l'Unione europea, per dare ulteriore impulso a queste risorse, ha proposto una bozza di direttiva per un obbligo di utilizzo dei biocarburanti più significativo al 2020 (10%), Jean Ziegler, l'invitato speciale dell'Organizzazione delle Nazioni unite per "il diritto al cibo", li definiva

«Un crimine contro l'umanità». Due, secondo i detrattori, sarebbero le valide motivazioni per bloccare l'utilizzo dei biocarburanti: da un lato la difficoltà di dimostrare i vantaggi ambientali ottenibili con il loro utilizzo massiccio; dall'altro la convinzione che destinare colture food per la produzione di benzine ecologiche sarebbe moralmente sbagliato. Dov'è la verità? Come possono i maggiori esperti in materia discolpare o bocciare definitivamente i biocombustibili? Per fare un po' di chiarezza abbiamo intervistato Marco Bertagni (nella foto in basso), direttore di Assodistil, per il bioetanolo e Maria Rosaria Di Somma (nella foto in basso a destra), direttore di Assocostieri, per il biodiesel.

A CURA DI MANUELA VALLE

- 1 DUE TESI CONTRASTANO L'UTILIZZO DEI BIOCOMBUSTIBILI: LA DIFFICOLTÀ DI DIMOSTRARNE I BENEFICI AMBIENTALI E LE "EVIDENTI" CONSEGUENZE CHE LE COLTURE ENERGETICHE PROVOCHEREBBERO SUI COSTI DEI PRODOTTI AGRICOLI. QUALI SPIEGAZIONI POSSONO CONFUTARE QUESTO MODO DI PENSARE?**
- 2 SE L'OBIETTIVO DELL'UNIONE EUROPEA DI SOSTITUIRE ENTRO IL 2020 IL 10% DI CARBURANTI FOSSILI CON BIOCOMBUSTIBILI FOSSE RAGGIUNTO, QUALI BENEFICI POTREBBE TRARRE L'AMBIENTE? ABBIAMO A DISPOSIZIONE DATI CONCRETI SULLA QUANTITÀ DI SUPERFICIE AGRICOLA CHE ANDREBBE DESTINATA ALLE COLTURE AGROENERGETICHE?**
- 3 L'ITALIA È IL SECONDO PRODUTTORE IN EUROPA PER IL BIODIESEL, IL QUINTO PER IL BIOETANOLO. COME VIENE SFRUTTATA LA CAPACITÀ PRODUTTIVA DEL NOSTRO PAESE?**
- 4 CHI TRAE MAGGIOR BENEFICIO DALLE SPECULAZIONI E DALLA CATTIVA INFORMAZIONE LEGATA AI BIOCARBURANTI?**

IL PARERE/1

L'impennata dei prezzi va contestualizzata

Assodistil: «Il bioetanolo? Capro espiatorio»

RISPONDE MARCO BERTAGNI, DIRETTORE DI ASSODISTIL

1. Sui benefici ambientali dei biocarburanti esiste una vasta letteratura e soprattutto una rilevante esperienza sul campo. Un dato consolidato è che per ogni tonnellata di bioetanolo utilizzato si ottiene un risparmio di due tonnellate in termini di emissioni di anidride carbonica. Il saldo energetico dell'etanolo, secondo recenti elaborazioni Goldman Sachs, è sempre positivo: dell'8,3% per l'etanolo da canna in Brasile, dell'1,5% per l'etanolo da barbabietola in Francia e dell'1,4% per quello da mais negli Usa, solo per fornire alcuni esempi. Esistono poi altri vantaggi "ambientali" in relazioni alla riduzione delle emissioni di particolato, per non citare tutte le ricadute positive per l'agricoltura, la bilancia energetica e l'occupazione. Quanto all'incidenza dei biocarburanti sui prezzi delle derrate agricole di base credo che questa tesi vada contestualizzata. Chi sostiene effetti catastrofici dello sviluppo della produzione dei biocarburanti, lo fa in malafede o si basa su dati parziali.



Anche la Fao recentemente è tornata sui propri passi, ammettendo che l'incidenza del bioetanolo sulle tensioni dei prezzi non può essere superiore al 15%.

2. Come AssoDistil riteniamo percorribile la sostituzione del 10% di bioetanolo in potere calorifero rispetto alle benzine nel 2020. E' un processo che deve essere affrontato con la giusta gradualità e verificato in corso d'opera. E sotto questo profilo accogliamo con favore il varo, non ancora formalizzato, di un sistema di obbligo di utilizzo dei biocarburanti nel nostro Paese. Tradotto in volumi da produrre, l'obbligo 2008 del 2%, in equivalente potere calorifero rispetto alle benzine, corrisponderebbe a circa 1,2 milioni di ettolitri di etanolo. Tale valore salirebbe a 1,8 milioni di ettolitri nel 2009 (3%) e, qualora gli obiettivi indicativi del 5,75% divenissero anch'essi obbligatori, a 3,5 milioni di ettolitri nel 2010. Il 2020 ci sembra ancora un po' lontano, ma la logica per raggiungere questi obiettivi deve essere quella di utilizzare un mix ad assetto variabile di bioetanolo, che dovrà annoverare bioetanolo vitivinicolo, da cereali (in zone

ad alta resa e per estensioni tali da non interferire con le colture food), di seconda generazione (quando la fase della sperimentazione lascerà spazio alla produzione su scala) ed etanolo d'importazione. Le superfici da dedicare alla produzione di etanolo da filiera per raggiungere questi obiettivi di breve periodo non sono tali da dover preoccupare e scandalizzare nessuno. Se tutto l'etanolo per il raggiungimento dell'obiettivo del 2% fosse distillato da mais occorrerebbero 141mila ettari di terreno dedicati, 212mila per il 3% e così via.

3. La capacità di produzione del bioetanolo (3,4 milioni di ettolitri) viene utilizzata parzialmente perché l'etanolo prodotto è di origine vitivinicola e dunque soggiace alle logiche del regolamento comunitario di riferimento e non già a regole di mercato. Se tuttavia esistesse un mercato nazionale, non solo le capacità produttive verrebbero sfruttate a pieno, ma si darebbe luogo ad investimenti in distillerie da filiere agricole dedicate che fin qui sono rimasti nel cassetto visto il confuso quadro normativo nazionale.

4. Meno bioetanolo si utilizza e meno business si sottrae all'industria petrolifera, la cui strategia di fondo è quella di parlare sempre della generazione di biocarburanti suc-

cessiva a quella attuale. Adesso sembra che l'unica soluzione auspicabile sia la seconda generazione e che la prima abbia solo risvolti negativi. Falso, ma qualcuno ha interesse a far circolare queste tesi. Altri interessi, ma meno visibili, sono quelli delle multinazionali alimentari scottate dall'impennata dei prezzi agricoli. Non mi è chiaro tuttavia perché alcune multinazionali facciano ricadere la colpa dell'incremento dei prezzi solo sulla produzione di biocarburanti senza considerare le altre cause. E' come se si cercasse un capro espiatorio per giustificare gli incrementi dei prezzi di listino, anche se individuare il bioetanolo come causa unica dell'impennata delle materie agricole non risolve il problema, ma aggiunge confusione.



IIIIIIIIII IL GOVERNO

«Non rappresentano un'idea giusta»

Giulio Tremonti, ministro dell'Economia, si pronuncia contro l'utilizzo



SOLUZIONE INTERESSANTE DA perseguire o mezzo eticamente improponibile? Il titolare del dicastero economico, Giulio Tremonti, nel corso dell'ultimo consiglio dei ministri Ecofin di Bruxelles si è schierato senza mezzi termini contro l'utilizzo e i sussidi per le produzioni agricole destinate ai biocarburanti. Almeno in questo momento: «Dobbiamo domandarci se questo tipo di carburanti alternativi sono un obiettivo positivo oppure se l'uso dei cereali e del mais per la loro produzione sia, come sostengono alcuni "no global", un crimine contro l'umanità. Bisogna riflettere e discutere, siamo di fronte ad un bivio e forse, in termini di umanità, la risposta è che ora questa non è un'idea giusta».

Soddisfazione per le parole del ministro è stata espressa dal presidente nazionale della Cia (Confederazione italiana agricoltori) Giuseppe Politi: «E'

importante che il ministro dell'Economia Giulio Tremonti abbia sostenuto, durante l'Ecofin, l'esigenza di abolire i sussidi per le produzioni agricole destinate per i biocarburanti. E' una posizione che condividiamo e che porremo nel confronto con il governo».

«L'abolizione degli aiuti per le produzioni agricole no food - ha aggiunto Politi - sarebbe un passo importante per destinare milioni di ettari di terra per produrre alimentazione e dare così risposte a chi oggi soffre fame e povertà. L'emergenza cibo contagia sempre più vaste zone del mondo e getta nella disperazione più completa oltre un miliardo di persone». La soluzione proposta da Corrado Clini, direttore generale del ministero dell'Ambiente e presidente della Global bioenergy partnership, è di sviluppare la filiera dei biofuel derivati dalla cellulosa e dai rifiuti, piuttosto che dal mais e dai cereali,

escludendo così, dai tanti pericoli legati all'energia, la concorrenza con la sicurezza alimentare. Si tratta dei biocombustibili di seconda generazione che provengono da biomasse contenenti cellulosa ed anche da rifiuti, che per il 35% sono composti proprio di cellulosa.

«Ha ragione il ministro Tremonti - ha detto Clini - nel sostenere che l'utilizzo del mais per la produzione di etanolo è un vero e proprio delitto. Proprio questa scelta ha creato negli Stati Uniti un aumento incontrollato del prezzo del mais con profonde ripercussioni sul mercato. Il mercato dell'energia è infatti più ampio rispetto a quello agricolo. Di conseguenza i prezzi dell'energia influenzano i prezzi agricoli con benefici per i produttori, ma a discapito dei consumatori e delle popolazioni povere».

AL. NO.

■ IL PARERE/2

Dati oggettivi contro cattiva informazione

«Innegabili i benefici dei biocombustibili»

60%, con un valore di 83% nel caso di produzione di biodiesel da oli e grassi di recupero. Ma un elemento aggiuntivo di pregio ambientale deriva anche dall'effetto di riduzione di emissioni inquinanti in termini di Pm10 che è una delle cause principali di inquinamento da traffico nelle nostre città. Per quanto riguarda gli effetti dell'uso dei biocarburanti sui costi dei cereali, prendendo in considerazione persino i recenti aumenti, il prezzo degli stessi, rispetto a quello del 1975, ci risulta quasi dimezzato. E in ogni modo le recenti fluttuazioni hanno relativamente poco a che vedere con i combustibili. La vera causa degli aumenti è un problema mondiale strutturale e di politica di sviluppo. Infatti, l'incremento nei costi di tali materie prime è dovuto alla forte domanda derivante dai Paesi asiatici, dalle modificate abitudini alimentari della Cina, dalle condizioni atmosferiche avverse che nel 2006 hanno colpito la produzione cerealicola. Simili circostanze producono sempre un impatto considerevole sui mercati mondiali. Oltre a ciò, abbiamo assistito ad un aumento spettacolare del prezzo del petrolio e ad un indebolimento del dollaro. Andando a fatti più concreti, da dati forniti da fonte *Toepfer Internatio-*

nal (Società agricola mondiale) la produzione mondiale di cereali ha impegnato nel 2007 circa 762 milioni di ettari, per una produzione mondiale di cereali di circa due miliardi e 400 milioni di tonnellate. Nello stesso anno, a livello mondiale, si sono prodotte otto milioni di tonnellate di biodiesel, di cui quattro milioni e mezzo in Europa e tre milioni e mezzo fuori dall'Unione, per la produzione delle quali sono stati sfruttati sei milioni di ettari dei 762 milioni impegnati. Si tratta di meno dello 0,1%: credo, che questi numeri parlino da soli e non necessitano di ulteriori commenti.

2. L'obiettivo dell'uso dei biocarburanti del 10% al 2020, come noto, è ancora allo studio dell'Unione europea: più che la percentuale, sono allo studio i criteri di sostenibilità ambientale che assicurino almeno il 35% della riduzione dei gas serra con il tentativo di qualche Paese di portare la percentuale al 50-60%, oltre a parametri molto rigorosi per quanto riguarda la provenienza delle materie prime da terreni che non presentano un elevato valore di biodiversità, un elevato stoccaggio di carbonio e

conformità ai requisiti ambientali per l'agricoltura. Il raggiungimento di tale obiettivo sarà possibile anche attraverso l'utilizzo di biocarburanti di seconda generazione e quindi con un ridotto utilizzo delle aree coltivabili. Comunque, già ad oggi, esistono a carattere globale molte aree che possono essere messe a disposizione delle colture agroenergetiche per piante non food.

3. Per quanto riguarda il biodiesel, la capacità produttiva a disposizione è certamente sotto utilizzata e lo è stato in modo particolare nel 2007 a causa della carenza del quadro normativo. Confidiamo che il 2008 possa segnare lo start up a regime della produzione di biodiesel. Comunque, una adeguata capacità produttiva è un elemento importante per i soggetti obbligati ad utilizzare biodiesel, perché sanno di non avere in futuro problemi nell'approvvigionamento del prodotto.

4. Poco interessa individuare i soggetti che traggono beneficio, siamo fermamente convinti che una cattiva informazione non giova a nessuno, soprattutto non giova al Paese e ai cittadini.



RISPONDE MARIA ROSARIA DI SOMMA, DIRETTORE DI ASSOCOSTIERI

1. Quando le affermazioni sono frutto di un polverone mediatico, l'unico modo di confutarle consiste nel fare chiarezza e informazione con dati che non siano né di parte né di contestazione, ma solo oggettivi e inconfutabili. Le qualità ambientali dei biocarburanti non sono in discussione. Parlando di biodiesel, prodotto da oli provenienti da piante oleaginose quali la colza, la soia, il girasole, e la palma, vorrei evidenziare, da dati forniti dall'Unione europea che, a seconda del tipo di olio utilizzato, la percentuale di riduzione di CO2 si aggira tra il 50 e il