



editoriale

PER CHI FAI IL TIFO?

Sono le automobili e non gli uomini a consumare la maggior parte dei cereali. L'appetito dei carburanti del mondo è insaziabile. I cereali necessari per riempire di etanolo il serbatoio (120 litri) di un fuoristrada sono sufficienti a nutrire una persona per un anno intero. Lo dice uno che se ne intende, Lester Brown, fondatore del Worldwatch Institute, uno dei massimi esperti del pensiero ecologico contemporaneo. Lo dicono anche i missionari dell'Aefjn (Africa Europe faith and justice network), una rete di 43 congregazioni religiose maschili e femminili presenti in Europa e in Africa /Madagascar. La quantità di cereali trasformata in etanolo si è triplicata nel giro di cinque anni, dai 18 milioni di tonnellate del 2001 si è passati ai 55 milioni di tonnellate per il 2006. È risaputo che la nuova politica energetica europea incoraggia l'uso di agrocarburanti. Per rispondere alla domanda crescente, l'Europa li importa dall'Africa. L'jatropha viene coltivata in Togo, Ghana, Senegal, Mali, Costa d'Avorio e Niger. Si calcola che il granoturco aumenterà del 72% rispetto al suo prezzo attuale nei prossimi dodici anni.

Qual è il problema in Africa? La corsa agli agrocarburanti implica l'espansione di monoculture intensive su larga scala, spesso condotte senza rispetto per gli abitanti e il loro ambiente; la concorrenza per i terreni fertili o vicini alle infrastrutture; la concorrenza per l'acqua; la deforestazione, la distruzione dei terreni, lo spostamento della popolazione, la perdita della biodiversità; l'aumento dei prezzi dei prodotti alimentari che ha un effetto negativo sui poveri e sui Paesi che dipendono dalle importazioni per la sicurezza alimentare. Sono i poveri del mondo che soffriranno di più a causa di questa sete inesauribile di carburanti del ricco Occidente, anche perché nella spesa quotidiana del povero la voce cibo è la più pesante. Per esempio, una famiglia in Ghana che vive con cinque dollari al giorno, di solito ne spende tre per il cibo. Anche i contadini non ne vanno esenti. In genere, i piccoli contadini dei Paesi in via di sviluppo comprano più cibo di quanto ne vendono. I missionari dell'Aefjn hanno già cominciato a distinguere: agrocarburanti e biocarburanti sono i due nomi dati ai carburanti prodotti dalla trasformazione di materiale vegetale vivente, contrariamente ai carburanti estratti da materiale fossile (petrolio) e raffinati. Aefjn (ed è a favore) mantiene il nome "biocarburanti" per i prodotti veramente sostenibili, dalla produzione al consumo senza generare effetti negativi sull'ambiente e sulla società. I missionari chiedono all'Unione Europea e agli Stati membri una moratoria di 5 anni sull'importazione di agrocarburanti da monoculture su larga scala e da qualunque forma di sostegno a tali colture in Africa.

Gli obiettivi sono evidenti: ridurre gli investimenti in monoculture in Africa; mettere fine agli effetti negativi sull'ambiente e sulla società del continente africano; fermare la pressione sui prezzi dei prodotti alimentari; dare il tempo di informare e sensibilizzare le popolazioni e i capi; dare tempo per la ricerca sugli agrocarburanti che rispettano l'ambiente e, indirettamente, i diritti sociali. Non è la prima volta che avviene il match tra missionari e multinazionali e prevediamo già anche chi saranno i vincitori. Ma almeno sappiamo in quale curva sederci per fare il tifo.

Nicola Colasuonno



di Eric Holt-Gimenez

I CINQUE MITI DEGLI AGROCOMBUSTIBILI

Biocombustibili. Il termine evoca un'immagine vitale di rinnovamento e abbondanza. Essa permette che l'industria, i politici, la Banca mondiale, le Nazioni Unite e persino il Comitato intergovernativo sul cambiamento climatico presentino i combustibili ricavati da miglio, canna da zucchero, soia e altre piante come il prossimo passo di una transizione dall'economia del petrolio a una rinnovabile.

IL RAPIDO AUMENTO DEGLI AGROCOMBUSTIBILI

I Paesi industrializzati hanno innescato il boom degli agrocombustibili attraverso un ambizioso piano, per cui quelli rinnovabili dovranno fornire il 5,75% di tutto il carburante per trasporti in Europa nel 2010 e il 10% nel 2020. Gli Stati Uniti sperano di ottenere 35 miliardi di galloni l'anno. Tali obiettivi superano di molto la capacità agricola del Nord industriale. Destinare tutte le terre fertili alla produzione di combustibili provocherebbe un disastro nel sistema alimentare del Nord. Perciò i paesi dell'Organizzazione per la cooperazione e lo sviluppo economico guardano al Sud per soddisfare la propria domanda. I governi del Sud paiono ansiosi di mettersi a disposizione. Indonesia e Malaysia stanno espandendo le loro piantagioni di palma da olio per soddisfare il 20% del mercato del biodiesel dell'Ue. In Brasile - dove l'area occupata per produrre combustibili è pari alla superficie di Olanda, Belgio, Lussemburgo e Regno Unito messi insieme - il governo sta progettando di quintuplicare la produzione di canna da zucchero. L'obiettivo è sostituire il 10% della benzina mondiale entro il 2025.

La rapida capitalizzazione e concentrazione di potere nell'industria degli agrocombustibili è impressionante. Negli ultimi tre anni il capitale speculativo è aumentato di otto volte. I giganti del petrolio, dei cereali, dell'auto e dell'ingegneria genetica stanno formando potenti società - ADM e Monsanto, Chevron e Volkswagen, BP, DuPont e Toyota - e mettendo ricerca, produzione e distribuzione di alimenti e carburanti sotto un unico, colossale, tetto industriale.

I difensori degli agrocombustibili garantiscono che le sementi usate sono rinnovabili, amiche dell'ambiente, possono ridurre il riscaldamento globale e promuoveranno lo sviluppo rurale. Ma l'enorme potere di mercato delle corporations degli agrocombustibili favorito dalla debole volontà politica dei governi di regolamentarne le attività, fa dubitare di questi scenari felici.

MITO N. 1 - GLI AGROCOMBUSTIBILI SONO PULITI E VERDI

Siccome la fotosintesi delle piante usate come carburante elimina i gas serra dall'atmosfera e può ridurre il consumo di combustibili fossili, si dice che gli agrocombustibili siano verdi. Ma se si tiene conto del loro "ciclo di vita" completo - dal taglio al consumo per muovere auto - il modesto risparmio di emissioni viene meno davanti a quelle maggiori provocate da deforestazione, incendi, drenaggio delle torbiere, coltivazioni, ecc. Ogni tonnellata di olio di palma prodotta comporta 33 tonnellate di emissioni di anidride carbonica - 10 volte più del petrolio. L'abbattimento delle foreste tropicali per produrre etanolo attraverso la canna da zucchero emette il 50% di gas serra in più e usa la stessa quantità di benzina. Inoltre gli agrocombustibili richiedono grandi quantità di fertilizzanti a base di petrolio, il cui consumo globale - oggi di 45 milioni di tonnellate/anno - ha più che raddoppiato l'azoto disponibile biologicamente nel mondo, contribuendo pesantemente all'emissione di ossido di azoto, un gas serra 300 volte più potente del CO₂. Per produrre un litro di etanolo sono necessari 3-5 litri di acqua per l'irrigazione, con fino a 13 litri di reflui, il cui trattamento consuma l'energia equivalente a 113 litri di gas naturale, aumentando le possibilità che siano semplicemente dispersi nell'ambiente inquinando fiumi e falde. La coltivazione intensiva di piante per la produzione di combustibili provoca pure alti indici di erosione, specie nel caso della soia.

MITO N. 2 - GLI AGROCOMBUSTIBILI NON PROVOCHERANNO DEFORESTAZIONE

I sostenitori degli agrocombustibili affermano che le piante messe a dimora in terreni degradati miglioreranno l'ambiente. Forse il governo del Brasile aveva questo in mente quando ha riclassificato alcuni dei 200 milioni di ettari di foresta tropicale secca, pascoli e pantani come "degradati" e adatti alla coltivazione. In realtà questi sono gli ecosistemi biodiversi della Mata Atlantica, del Cerrado e del Pantanal occupati da popoli indigeni, dall'agricoltura di sussistenza e da grandi aziende dedite all'allevamento di bestiame. L'introduzione delle piantagioni di



biocombustibili spingerà queste comunità verso le "frontiere agricole" dell'Amazzonia i cui livelli di deforestazione sono noti. La soia fornisce il 40% del biodiesel del Brasile. Chiamato "il diesel da deforestazione", le piantagioni di palma da olio per il biodiesel sono la causa principale della perdita di foresta in Indonesia, uno dei paesi col maggiore indice di disboscamento del mondo.

MITO N. 3 - GLI AGROCOMBUSTIBILI PROMUOVERANNO SVILUPPO RURALE

Ai Tropici, 100 ettari dedicati all'agricoltura familiare creano 35 posti di lavoro. La palma da olio e la canna da zucchero 10, l'eucalipto 2 e la soia solo mezzo, tutti mal pagati. Fino a poco tempo fa gli agrocombustibili rifornivano soprattutto i mercati locali e regionali. Anche negli Usa le fabbriche di etanolo erano piccole e controllate da agricoltori. Col boom degli agrocombustibili le grandi industrie stanno consolidando il proprio potere sull'intera catena del valore dei biocarburanti: Cargill e ADM controllano il 65% di tutto il commercio globale di cereali, Monsanto e Syngenta un quarto dei 60 miliardi di dollari dell'industria della tecnologia genetica. Ciò permette loro di trarre profitto dal segmento più lucrativo e a basso rischio della catena del valore: forniture, trasformazione e distribuzione. I produttori di agrocombustibili diventeranno sempre più dipendenti da un gruppo di imprese per ottenere sementi, servizi, trasformazione e vendita. E probabilmente non ne otterranno molti benefici. I piccoli proprietari saranno espulsi dalla terra. Centinaia di migliaia sono già stati spostati dalle piantagioni nella "Repubblica della soia", un'area di oltre 50 milioni di ettari che copre il sud del Brasile, il nord dell'Argentina, il Paraguay e la Bolivia orientale.

MITO N. 4 - GLI AGROCOMBUSTIBILI NON PROVOCHERANNO FAME

La fame, ha affermato Amartya Sen, non deriva dalla scarsità, ma dalla povertà. Secondo la Fao nel mondo c'è cibo sufficiente per alimentare l'intera umanità con una dieta di 3.200 calorie al giorno. Tuttavia, siccome sono povere, 824 milioni di persone continuano a soffrire la fame. Le persone più povere del mondo spendono oggi il 50-80% del reddito familiare per nutrirsi. E soffrono quando gli alti prezzi dei combustibili causano l'aumento dei prezzi dei generi alimentari. Oggi, poiché cibo e combustibili sono in competizione per terra e risorse, i prezzi elevati degli alimenti possono spingere in alto quelli dei carburanti. Entrambi fanno aumentare i prezzi di terra e acqua. Tale perversa spirale inflazionistica pone i generi alimentari e le risorse produttive fuori dalla portata dei poveri. L'Istituto internazionale di ricerche sulle politiche alimentari ha stimato che il costo del paniere di base aumenterà del 20-33% entro il 2010 e del 26-135% entro il 2020. Di solito quando i prezzi salgono, il consumo calorico cala in ragione di 2 a 1. A ogni incremento dell'1% del costo del cibo, 16 milioni di persone perdono la propria sicurezza alimentare. Se le attuali tendenze continuassero, 1,2 miliardi di persone potrebbero essere colpiti dalla fame cronica nel 2025, 800 milioni in più del previsto. L'aiuto internazionale alimentare probabilmente non arriverà perché l'eccedente finirà nei depositi di combustibile. Invece di destinare terra alla produzione di carburante, urgono massicci trasferimenti di risorse alla produzione di alimenti per i poveri delle campagne.

MITO N. 5 - SI INTRADEVE GIÀ LA SECONDA GENERAZIONE DI "AGROCOMBUSTIBILI"

Chi propone gli agrocombustibili rassicura gli scettici affermando che gli attuali carburanti vegetali saranno presto sostituiti da piante ecologicamente adattate come alberi a crescita rapida e panico verga (erba graminacea). Questo mito aiuta a rendere la prima generazione di agrocombustibili socialmente accettabili.

La transizione dell'agrocombustibile trasforma l'uso della terra, mettendo la produzione di alimenti in concorrenza con quella di combustibili per acqua, risorse e terra. È irrilevante quali piante debbano essere trasformate in combustibili. Piante selvatiche coltivate per la produzione di combustibile non avranno una minore "impronta ecologica" perché la commercializzazione trasformerà la loro ecologia. Esse migreranno da siepi e piccoli boschi alle terre agricole per essere coltivate in modo intensivo come qualsiasi altra produzione agroindustriale - con tutte le conseguenze ambientali che vi sono associate.

Usando piante geneticamente modificate con lignina e cellulosa, l'industria mira a produrre piante per agrocombustibile che si tagliano facilmente, liberando zuccheri, principalmente alberi a crescita rapida. Le candidate a fornire cellulosa sono specie infestanti. Data la promiscuità dimostrata delle piante geneticamente modificate, possiamo attenderci massicce contaminazioni genetiche. Ciò soddisferà molto la Monsanto e la Syngenta. Gli agrocombustibili saranno il loro



"cavallo di Troia" genetico, consentendo loro di colonizzare il nostro sistema di combustibili e alimenti.

Qualsiasi tecnologia che può evitare i peggiori impatti sul riscaldamento globale deve essere commercialmente disponibile su scala globale nei prossimi 5-8 anni. Ciò è assai improbabile con l'etanolo a base di cellulosa, che finora non ha dimostrato alcun risparmio nell'emissione di anidride carbonica. Renderlo un prodotto verde e concorrenziale non è solo questione di cambiare la scala della tecnologia esistente, ma di significativi progressi nella fisiologia delle piante che permetta il taglio economicamente efficiente di cellulosa, semicellulosa e lignina. L'industria degli agrocombustibili sta scommettendo sui miracoli e sul contributo delle tasse che paghiamo. Credere nella seconda generazione di combustibili - invece di lavorare per migliorare le odierne tecnologie solari, eoliche o di conservazione - va a vantaggio di chi scommette di più.

L'ALTERNATIVA PARTE DAL LOCALE

L'Agenzia internazionale dell'energia stima che nei prossimi 23 anni il mondo potrebbe produrre fino a 147 milioni di tonnellate di agrocombustibili. Ciò sarà accompagnato da molto carbone, ossido di azoto, erosione e oltre 2 miliardi di tonnellate di acque inquinate. Questo combustibile compenserà solo l'aumento annuo della domanda di petrolio (136 milioni di tonnellate), non quella esistente. Ne vale la pena? La transizione agli agrocombustibili non è inevitabile. Molte alternative locali, efficienti dal punto di vista energetico e centrate sulle persone, attualmente producono alimenti e combustibile in modo da non minacciare il sistema alimentare, l'ambiente e la sussistenza. La questione non è se l'etanolo e il biodiesel come tali abbiano spazio nel nostro futuro, ma se dobbiamo o no permettere che una mezza dozzina di corporations determinino il nostro futuro conducendoci su una strada senza uscita. Dobbiamo immaginare una transizione agraria differente, costruita sulla base di una riforma agraria redistributiva che ripopola e stabilizza le comunità rurali. Dobbiamo rafforzare i nostri sistemi locali e garantire il reinvestimento in loco della ricchezza rurale. Porre l'essere umano e l'ambiente al centro dello sviluppo rurale richiede sovranità alimentare: il diritto dei popoli di decidere i propri sistemi alimentari.

Passare da una transizione agricola che avvantaggi l'industria e una che davvero favorisca le comunità rurali è un progetto di lungo periodo. Sarebbe utile una moratoria globale rispetto all'espansione degli agrocombustibili per guadagnare tempo da destinare a farne conoscere i potenziali impatti e sviluppare strutture di regolazione, programmi e incentivi per la conservazione e lo sviluppo di alternative nel campo alimentare e dei combustibili.