

**Biocarburante, l'allarme dell'Onu "Un crimine contro l'umanità"**

**By redazione**

Published: 5 Nov 2007 - 15:49

fonte: La Repubblica - articolo di Maurizio Ricci

**L'inflazione alimentare nei paesi emergenti è doppia che nel resto del mondo. Secondo il rapporto Onu, 854 milioni di individui nel mondo soffrono la fame.**

Aveva ragione Fidel Castro e torto George Bush: la corsa al granturco per produrre ecobenzina colpisce drammaticamente i poveri.

A dirlo, ora, è l'Onu. "Un crimine contro l'umanità" l'ha definita Jean Ziegler, l'inviato speciale Onu per "il diritto al cibo".

Una definizione di una violenza insolita, studiata, probabilmente, per catturare i titoli dei giornali e attirare l'attenzione sugli effetti che l'impennata dei prezzi agricoli - determinata, almeno in parte, dal boom dell'etanolo - sta avendo sui paesi più poveri, dove anche limitate oscillazioni dei prezzi del cibo possono spostare il confine della fame. I dati del Fondo monetario internazionale confermano, infatti, che, in media, nel mondo, i prezzi del cibo hanno subito una brusca accelerazione: rispetto all'anno precedente, nei primi quattro mesi del 2006 l'aumento risultava del 3%. Nei primi quattro mesi del 2007 è stato del 4,5%.

Ma questa è una media mondiale. Nei paesi emergenti, la cosiddetta inflazione alimentare è stata del 9%. Ma non basta questo scarto a spiegare perché il dramma del rincaro del cibo si concentri sui paesi più poveri. Più una società è povera, infatti, più alta è la quota di spesa destinata agli alimenti. Un consumatore americano spende il 10% del suo budget quotidiano per mangiare. Un cinese il 30%. Nell'Africa subsahariana il 60%.

E, per questo motivo, gli effetti si irradiano in modo diverso sul complesso dell'economia: mentre nei paesi industrializzati, il rincaro degli alimentari, dice sempre il Fmi, non sembra avere effetti visibili sull'inflazione generale, in paesi come Brasile e Cina comporta un'accelerazione di mezzo punto. In Tanzania e Uganda di quasi un punto. Come se non bastasse, a scavare un solco fra fortunati e meno fortunati c'è il fatto che alcuni paesi guadagnano dal rincaro delle derrate alimentari: Argentina, Bolivia, Cile, come anche Sud Africa, Namibia, Swaziland hanno beneficiato dell'aumento dei prezzi, perché esportano derrate alimentari. I paesi perdenti sono quelli che importano e, spesso, sono anche i più poveri: Ghana, Niger, Bangladesh, oltre a Cina e Medio Oriente.

Insomma, il rincaro dei generi alimentari colpisce tutti, ma in misura sproporzionatamente più alta i paesi più poveri. È tutta colpa dell'etanolo? In realtà, l'attuale impennata dei prezzi - soprattutto dei cereali - è il frutto

---

anzitutto di alcune annate di cattivi raccolti, per via della siccità. Ma l'ira di Ziegler si spiega con il fatto che, mentre con i disastri naturali si può far poco, la corsa all'etanolo - che dell'attuale aumento dei prezzi è una componente - è una decisione politica. Nel caso specifico, della politica americana, determinante, perché gli Usa sono il maggior esportatore agricolo al mondo e, da soli, rappresentano il 70% dell'export mondiale di granturco, un alimento centrale anche per i mangimi animali.

Nei mesi scorsi, la Casa Bianca ha scelto di incentivare massicciamente l'utilizzo del granturco per biocarburanti. In parte, per aggirare la necessità di provvedere con altre misure di risparmio all'emergenza petrolio. In parte, per conquistare i voti del Middle West (ciò che renderà assai difficile rovesciare questi incentivi, dato il peso che la "Corn Belt", gli Stati della cintura del granturco, hanno nel panorama elettorale americano). Ma la decisione di Bush di quintuplicare l'obiettivo ufficiale di produzione di etanolo da granturco ha avuto un impatto devastante sui prezzi. La quotazione del granturco ha raggiunto record storici, di fronte alla nuova domanda.

Contemporaneamente, aree sempre più vaste sono state destinate alla produzione di mais. È questo, specificamente, il "crimine contro l'umanità" di cui parla Ziegler: la sottrazione di preziosa terra arabile alla produzione alimentare, per destinarla ai carburanti. Man mano che la popolazione mondiale aumenta, infatti, la quantità di terra arabile a disposizione diminuisce: pro capite, è quasi dimezzata rispetto al 1970. La corsa all'etanolo rischia di strangolare questa risorsa: un recente studio calcola che, per aumentare la produzione di biocarburanti in misura sufficiente ad assicurare il 5% dei combustibili per il trasporto, occorrerebbe destinarvi il 15% del totale di aree coltivate.

Probabilmente, è impossibile. Quasi certamente, sarebbe un disastro. Perché, in ogni caso, non ne vale la pena. L'errore più grave di Bush è aver puntato sul cavallo sbagliato: il futuro non è nell'etanolo da granturco. In uno studio diffuso la scorsa settimana, il Fmi mette a confronto benzina, gasolio e biocarburanti. Il costo di produzione della benzina (negli Usa) è di 34 centesimi di dollaro al litro. Solo l'etanolo derivato, in Brasile, dalla canna da zucchero costa di meno: 23-29 centesimi. E, infatti, a togliere ogni dubbio sui reali obiettivi degli incentivi per l'etanolo della Casa Bianca, l'etanolo brasiliano è pesantemente tassato alla dogana per renderlo non competitivo. L'etanolo da granturco costa, infatti, 40 centesimi al litro, notevolmente di più, dunque, sia della benzina, sia, soprattutto del concorrente brasiliano. Un discorso analogo vale per il biodiesel, su cui hanno puntato gli europei. Il gasolio costa 41 cents al litro, mentre il biodiesel da olio di colza ne costa 87.

Solo un nuovo biodiesel (da una pianta indiana, la jatropha, coltivata apposta per biocarburante) potrebbe costare di meno di quello da petrolio. Questo maggior costo è giustificato dai benefici per l'ambiente? Non parrebbe, almeno per il granturco. Il guadagno, rispetto alla benzina normale, in termini di minori emissioni di Co2 è di meno del 20% per l'etanolo da granturco (del 91%, invece, per l'etanolo brasiliano). Questo non significa che i biocarburanti diversi da quello brasiliano siano un vicolo cieco.

Ziegler, ha proposto una moratoria di cinque anni nella produzione agricola per etanolo, perché guarda alle prospettive di produzione non più dal frutto della pianta, come oggi, ma dagli scarti e anche dal riciclaggio della cellulosa. Viaggiare, dunque, con la benzina da rifiuti, salvaguardando la produzione agricola. L'etanolo prodotto in questo modo consentirebbe un risparmio dell'88% nelle emissioni di anidride carbonica e anche di moltiplicare l'efficienza energetica del combustibile. Il problema è che, oggi, l'etanolo prodotto in questo modo (soprattutto attraverso enzimi) costa ancora troppo: circa il doppio della benzina. Ma è la frontiera più vicina del dopo petrolio.

---

[Repubblica.it](https://www.repubblica.it)