

Gli svantaggi superano i vantaggi

Nel 2008 i leader dell'Unione europea si erano accordati sull'obiettivo di utilizzare le fonti rinnovabili per la produzione del 10 per cento delle benzine da trazione entro il 2020, utilizzando dunque in gran parte biocarburanti, dato che i motori elettrici sono ancora alle prime fasi.

Una decisione che ha fatto infuriare gli ambientalisti, secondo i quali i biocarburanti di "bio" avrebbero soltanto il nome. Inizialmente considerati come parte della soluzione ai cambiamenti climatici, perché responsabili di minori emissioni nocive, ora i loro effetti sono stati rivalutati. Se è vero infatti che le piante utilizzate per produrre i biocarburanti assorbono anidride carbonica durante la loro coltivazione riducendo le emissioni nocive, è altrettanto vero che lungo tutta la filiera della produzione viene utilizzata tanta energia da rendere i guadagni in termini di emissioni dell'uso dei biocarburanti veramente marginali e in alcuni casi inesistenti.

Secondo alcuni studi, infatti, la riduzione delle emissioni complessive rispetto al carburante di origine fossile è molto variabile e può essere del 90 per cento ma anche solo del 10 per cento nel caso di biocarburanti prodotti da colture ad uso intensivo da macchinari agricoli a motore, trasportati per lunghe distanze o che richiedono un cambiamento d'utilizzo dei terreni.

Convertire foreste in terreni agricoli per la produzione di biocarburanti può compromettere la capacità stessa del terreno di assorbire anidride carbonica, a causa della perdita della vegetazione originale. A titolo d'esempio, secondo uno studio americano la conversione di parte della foresta amazzonica in coltivazioni per i biocarburanti avrà un saldo negativo della produzione di Co₂ che si potrà recuperare solo in 250 anni. Lo stesso taglio della vegetazione causa di per sé un rilascio di anidride carbonica, così come l'aratura dei terreni. Il drenaggio di terre umide per usi agricoli, inoltre, può provocare enormi emissioni iniziali di anidride carbonica. Se si considerano tutti questi effetti, i presunti benefici a livello climatico, derivati dalla produzione di biocarburanti, risultano molto inferiori rispetto ai danni sulla sicurezza alimentare globale.

Il 31 marzo scorso l'Unione europea ha reso noti i dati della simulazione finora più completa su un ipotetico utilizzo dei *biofuel* basata sull'ipotesi che nel 2020 questi rappresentino il 5,6 per cento delle benzine usate e che le auto elettriche arrivino al 4,4 per cento. Dati fortemente contestati dagli esperti, superiori da 2 a 6 volte addirittura rispetto alle previsioni delle stesse industrie automobilistiche. Previsioni così difficilmente realizzabili (considerando anche che presuppongono la presenza di un'auto elettrica ogni cinque nel parco macchine totale) da portare molti degli esperti a pensare a un eventuale cambiamento di rotta da parte dell'Unione europea, inizialmente molto favorevole ai carburanti verdi. (G. R.)

