

LA DIFFICILE STRADA DEI BIOCARBURANTI

NEL MONDO SONO IN CORSO DIVERSE RICERCHE PER MIGLIORARE L'EFFICIENZA NELLA PRODUZIONE, UTILIZZARE MATERIALI DI SCARTO E PUNTARE SULLO SVILUPPO DEL BIOGAS. LA SFIDA È QUELLA DI SUPERARE LA COMPETIZIONE CON LA PRODUZIONE ALIMENTARE E LIMITARE AL MASSIMO L'IMPATTO AMBIENTALE.

Era del 2005 il titolo di Repubblica che annunciava il grande boom dell'olio di colza: "Sempre più automobilisti hanno scoperto che per far funzionare le loro auto diesel va benissimo anche il comunissimo olio di colza, e persino quello di semi vari".

Oggi la questione è ormai superata: l'ultima notizia viene da un gruppo di scienziati pachistani che hanno prodotto del biodiesel a partire dalle foglie di tè usate. Il punto di partenza è sempre lo stesso: i combustibili fossili sono una delle principali fonti di inquinamento e come tali devono essere sostituiti. I biocarburanti, principalmente il biodiesel e il bioetanolo, permettono di avere un combustibile per autotrazione ottenuto da biomasse come ad esempio oli vegetali o colture come mais e canna da zucchero. La crescita nella produzione dei biocarburanti sta però da tempo generando più qualche preoccupazione: lo svantaggio primario riconosciuto infatti al biocombustibile è quello di togliere terreno agricolo che viene usato per la produzione di alimenti.

Jean Ziegler, l'inviato speciale Onu per "il diritto al cibo" nel 2008 aveva definito la produzione di biocarburanti "un crimine contro l'umanità". L'European Biodiesel Board (Ebb) aveva poi subito smentito, ma resta il fatto che in alcuni stati e regioni dove è stato valutato il passaggio integrale ai biocombustibili si è giunti alla conclusione che tale soluzione avrebbe richiesto enormi estensioni di territorio, tali da entrare in conflitto con la produzione agricola per l'alimentazione umana.

La necessità di risolvere le contraddizioni legate ai biocombustibili sta portando a diverse azioni nel panorama mondiale: sul versante dell'efficienza della produzione è al via il progetto EuroBioref che ha l'obiettivo di aumentare le prestazioni delle bioraffinerie affinché migliorino il rapporto efficienza-costi e riducano il consumo energetico e la

richiesta di materie prime, annullando completamente la voce rifiuti.

Una seconda tematica è quella che vede nella produzione del bioetanolo di seconda generazione una soluzione del conflitto tra gli usi alimentari e gli usi energetici delle colture utilizzate per la produzione. Il bioetanolo ligno-cellulosico si può infatti ricavare da biomassa di scarto, come ad esempio i residui agricoli, la frazione organica dei residui solidi urbani e gli scarti boschivi e dell'industria del legno.

Inoltre, la ricerca si sta concentrando su alcune possibili colture dedicate, inutilizzabili da un punto di vista alimentare e coltivabili in aree marginali o inadatte all'agricoltura tradizionale.

In ultimo la tematica tra le più interessanti è quella che riguarda lo sviluppo dei biogas, una miscela di vari tipi di gas prodotto dalla fermentazione batterica anaerobica dei residui organici provenienti da rifiuti,

vegetali in decomposizione, scarti dell'agro-industria. Il biogas è formato prevalentemente da metano, pertanto con un necessario processo di depurazione e separazione di altri componenti, può essere usato per autotrazione, costituendo una delle più concrete promesse nel campo della mobilità eco-sostenibile.

Il confronto in termini di minor impatto ambientale regge non solo ovviamente con la benzina e con il diesel, ma anche con il bioetanolo, soprattutto visti i problemi legati, oltre che alla competizione con la produzione alimentare, anche all'utilizzo di sostanze chimiche per aumentare la resa agricola, alla deforestazione e all'impatto sulle comunità locali, e in ultimo ai consumi idrici delle colture dedicate.

Ilaria Bergamaschini

Green Management Institute
ilaria@greenmanagement.org

