



I rifugi del Cai insieme alle stazioni e agli **osservatori climatici** del Cnr monitoreranno e studieranno ambienti ed ecosistemi di alta quota e i fenomeni climatici in atto. Infatti **Alpi e Appennini**, come tutte le «Terre alte» del Pianeta, con i loro habitat rappresentano un **hot spot**

climatico dove gli **effetti del riscaldamento** agiscono in misura quasi doppia rispetto alla scala globale. Fino a oggi l'Italia aveva una unica stazione, sul Monte Cimone (Mo), fra le 29 del programma *Global Atmospher Watch* dell'Organizzazione mondiale per la meteorologia.

Male nostrum

Se mettiamo l'olio di palma nel motore

Fare il pieno dal benzinaiolo sembra un gesto semplice, per gli automobilisti che ne hanno l'abitudine. In pochi si domandano cosa c'è dentro al carburante che mettono nel serbatoio. E quanti danni può provocare, anche in Paesi lontani dal nostro. Il settore dei trasporti è fra i principali responsabili delle emissioni a effetto serra in Europa, soprattutto per colpa dei trasporti su gomma. Proprio per renderli meno dannosi l'Unione europea impone di rendere i carburanti un po' più rinnovabili, con una piccola percentuale di biocarburanti. Ma non tutti i biocarburanti sono uguali. A giugno l'Europa ha dichiarato insostenibile l'olio di palma per l'utilizzo come carburante. L'Italia però non si è ancora adeguata. Dall'anno scorso sulla pompa di benzina c'è scritto «E5», per indicare che non contiene più del 5 per cento di biocarburante, ma in realtà lì dentro c'è quasi solo benzina fossile. In base agli ultimi dati del Gestore dei servizi energetici (Gse), ente delegato al monitoraggio ufficiale delle fonti energetiche, su 7 milioni di tonnellate di benzina consumata in Italia nel 2017 c'erano solo 20 tonnellate di bioetanolo di origine non fossile. Come dire niente. Sulla pompa del gasolio, invece, c'è scritto «G7» oppure «G15», per indi-

L'Italia sarebbe in grado di produrre bioetanolo sostenibile derivante dagli scarti alimentari a base di cellulosa

care che non contiene più del 70 del 15 per cento di biodiesel. In media il biodiesel è il 3,5 per cento di tutto il gasolio venduto, ovvero poco più di un milione di tonnellate su 23.

Ma è rinnovabile?

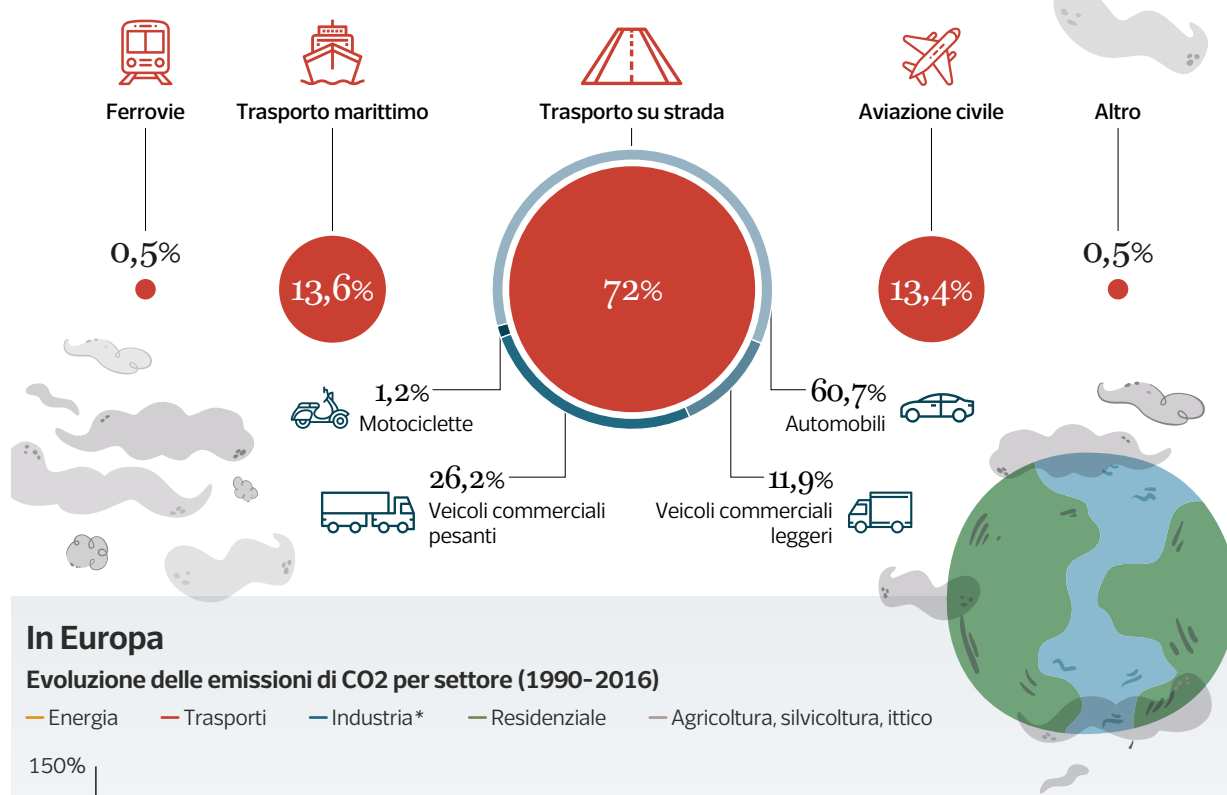
Resta da chiedersi: questo biodiesel è davvero rinnovabile? In realtà no, perché la principale componente del biodiesel venduto in Italia è l'olio di palma. Con i suoi derivati, considerati la prima causa della deforestazione internazionale: tanto che invece di ridurre le emissioni a effetto serra le incrementano. Su un totale di 1,1 milioni di tonnellate di biodiesel immesso al commercio nei distributori italiani almeno 446mila tonnellate (il 37,2 per cento) sono olio di palma e acidi grassi derivati dalla sua produzione (*Palm Fatty Acid Distillate*) di importazione indonesiana, seguiti da 19mila tonnellate (1,6 per cento) di olio di palma malese e da 13mila tonnellate di olio di soia (1,1 per cento), secondo il Gse. «Per coltivare e produrre sempre più palma e soia si deve deforestare: le coltivazioni sorgono dove una volta c'erano torbiere o foreste umide tropicali nel Borneo, in Amazzonia e in Africa», denuncia Andrea Poggio, responsabile della mobilità sostenibile di Legambiente. A causa della deforestazione, ci di-

La Ue impone di rendere i carburanti meno dannosi
Ma produrre la materia prima del biodiesel porta a deforestare
Legambiente: «Dare incentivi solo a biocarburanti avanzati»

di ELENA COMELLI

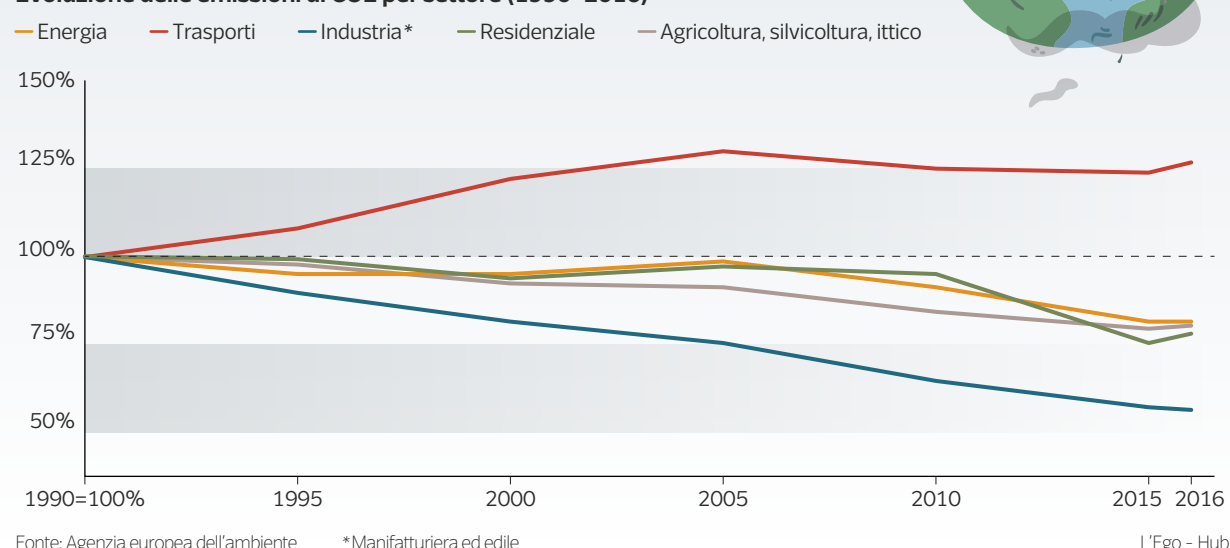
Le emissioni di CO2 nel settore dei trasporti nella UE

Ripartizione per modalità di trasporto (2016)



In Europa

Evoluzione delle emissioni di CO2 per settore (1990-2016)



Europa e nuovi limiti alle emissioni

Contro i gas serra, la svolta dell'auto elettrica

Il settore dei trasporti è l'unico in Europa le cui emissioni di gas serra aumentano invece di calare, ma dal 1° gennaio di quest'anno è entrato in vigore il nuovo regolamento europeo, che obbliga i produttori a tagliare le emissioni medie delle flotte di auto e furgoni nuovi, rispetto ai limiti fissati al 2021. Entro il 2025 i produttori dovranno ridurre le emissioni di tutti i veicoli del 15%, per raggiungere poi entro il 2030 un taglio del 37,5% sulle auto e del 31% sui furgoni. La nuova normativa rientra nell'obiettivo,

già fissato a suo tempo, di ridurre entro il 2030 le emissioni dei trasporti del 60% rispetto ai livelli del 1990. Per adeguarsi alle nuove regole, i produttori europei si stanno attrezzando alla transizione verso l'auto elettrica, unica tecnologia in grado di rispettare i nuovi tagli. Il settore dei trasporti è uno dei principali responsabili della produzione di CO2 in Europa: dai trasporti dipende il 30% delle emissioni totali, di cui il 72% dal solo trasporto stradale.

EL.CO.

cono gli scienziati dell'Intergovernmental Panel on Climate Change, la combustione di un litro di olio di palma provoca il triplo delle emissioni di CO2 del gasolio, mentre la combustione di un litro di olio di soia, il doppio. Il 45 per cento del terreno usato per produrre olio di palma è sottratto a foreste vergini, 9 per cento nel caso della soia. Se l'Amazzonia va in fiamme è anche colpa nostra.

Le nostre colpe

E a finanziare la deforestazione siamo noi, a ogni pieno. Il prezzo del biocarburante infatti lo subsidia l'acquirente finale, per legge. Secondo le valutazioni del Gse si tratta di 600 milioni di euro all'anno, in media 16 euro per ognuna delle 38 milioni di auto in circolazione. Un sussidio che invece di aiutare le fonti rinnovabili si ritorce contro l'ambiente. Così paghiamo per distruggere foreste, sterminare specie animali come gli oranghi, ormai al lumicino, e dilaniare le comunità indigene che popolano le ultime foreste vergini del pianeta. Eppure le alternative esistono e ce le abbiamo in casa. Per quanto riguarda le auto a benzina, l'Italia dispone di una capacità installata superiore a 350mila metri cubi (equivalenti a oltre 270mila tonnellate,

La combustione di un litro di olio di palma provoca il triplo delle emissioni di CO2 del gasolio, quella di olio di soia il doppio

quasi 4 volte il fabbisogno) di produzione di bioetanolo sostenibile, derivante da scarti a base cellulosa di produzioni alimentari, che non richiederebbe alcun investimento per essere utilizzato nel parco auto circolante, in base ai dati forniti da Asso-distil.

Per le auto diesel, invece, si tratta di sostituire con produzioni sostenibili il 40 per cento del fabbisogno di biodiesel, pari a circa 500mila tonnellate di biocarburante. L'uso di matrici di scarto, come ad esempio gli olii vegetali di cucina usati, non è enorme ma sta crescendo: tra il 2017 e il 2018 è passato da 13mila a 40mila tonnellate all'anno. E le potenzialità teoriche di recupero, sostiene il consorzio Conoe, sono pari a 280mila tonnellate. Per rendere i sussidi ai biocarburanti davvero utili, quindi, basterebbe escludere quelli dannosi e autorizzare gli incentivi solo per i biocarburanti avanzati, derivanti dai rifiuti o dagli scarti di filiere agroalimentari. Con il doppio vantaggio di finanziare produzioni sostenibili e di salvare gli oranghi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La campagna

Un anno fa Legambiente ha lanciato la campagna «Stop sussidi alle fonti fossili» www.legambiente.it

