

# Aerei al' olio di palma per «friggere» il clima

Cauterio su una gamba di legno»: così Jack London, nel romanzo fantapolitico Il tallone di ferro, definisce una soluzione inadatta a un problema vero. E falsa soluzione è, per decine di organizzazioni ambientaliste di tutto il mondo, il programma Corsia (Piano per la compensazione e riduzione delle emissioni climalteranti nel settore del trasporto aereo) che l' Organizzazione internazionale per l' aviazione civile- Icao dell' Onu sta discutendo nel suo consiglio annuale in corso a Montreal. Il problema è serissimo: il settore del trasporto aereo civile è responsabile da solo del 5% del riscaldamento globale ed è una delle fonti di gas serra che crescono più velocemente a livello globale. Secondo l' Unfccc (Convenzione quadro delle Nazioni unite sui cambiamenti climatici) le emissioni del trasporto aereo civile sono cresciute dell' 87% fra il 1990 e il 2014. E potrebbero triplicarsi da qui al 2050 ;

peraltro secondo la stessa Icao la crescita potrebbe arrivare al 700% . E parliamo delle emissioni della sola aviazione civile. Quanto a quelle degli aerei da guerra, il Pentagono è il singolo maggior emettitore istituzionale di gas serra al mondo. E finora il settore militare è esentato dagli obiettivi vincolanti di riduzione. La pesantezza degli aerei è incompatibile con gli obiettivi vincolanti di contenimento delle emissioni - anche se i voli internazionali hanno il privilegio, per ora, di essere esentati dagli obiettivi di riduzione delle emissioni. Non per niente, nel suo saggio Heat il giornalista ambientalista George Monbiot ritiene che quasi ogni settore dell' economia possa arrivare a ridurre del 90% i gas serra (un abbattimento necessario per evitare la catastrofe)... salvo il trasporto aereo. In questo contesto, una lettera aperta firmata da 88 organizzazioni ambientaliste di 34 paesi spiega che «le regole in discussione per il Corsia intendono permettere alle compagnie aeree di dichiarare una crescita neutra sotto il profilo delle emissioni di gas serra a partire dal 2020 grazie al ricorso ai biocarburanti e alla compensazione con altri settori». Le 88 organizzazioni chiedono agli Stati membri di respingere questi piani e, piuttosto,



invertire la crescita esponenziale del settore aereo. Perché? Come hanno già precisato gli ambientalisti l'anno scorso, un ampio ricorso ai biocarburanti significa inevitabilmente dipendere dall'olio di Palma. E quest'ultimo, si allarma Simone Lovera della Global Forest Coalition, è uno dei fattori «che guidano la deforestazione delle foreste pluviali, insieme all'espansione della soia, dei pascoli e del prelievo di legname; dunque i piani per accelerare la produzione di biocarburanti per il trasporto aereo porterebbero alla morte di altre foreste». Tanto che «sul disastro ambientale provocato alle piantagioni, duecento leader comunitari e contadini indonesiani hanno recentemente mandato una lettera all'Ue e al governo del loro paese», ci dice Almuth Ernsting di Biofuelwatch. Le piantagioni di olio di palma coprono già 27 milioni di ettari di superficie a livello planetario, in gran parte in Malaysia e Indonesia, dove le coltivazioni si fanno strada a colpi di incendi della foresta e collegate emissioni di gas climalteranti. Secondo il documento Driving Deforestation della Rainforest Foundation Norway, uno scenario mondiale che prevedesse un consumo elevato di olio di palma legato alla politica dei biocarburanti, provocherebbe milioni di ettari di deforestazione e 7 miliardi di tonnellate di emissioni di CO2 in venti anni. Altro che carburante green per i jet. Del resto, l'accordo concluso il 14 giugno 2018 dalla Commissione europea, dal Parlamento e dal Consiglio sulla proposta di direttiva sulle energie rinnovabili, fra l'altro avvia un processo per eliminare gradualmente l'olio di palma nella produzione di biocarburanti entro il 2030 (il Parlamento aveva chiesto dal 2021). L'autunno scorso, gli Stati membri dell'Icao hanno respinto la soluzione dei biocarburanti proprio sulla base delle preoccupazioni relative all'olio di palma. Ma gli ambientalisti temono di vederla rientrare dalla finestra. La seconda parte della proposta dell'Icao si riferisce alle compensazioni od offsets: pagare per la riduzione delle emissioni in altri settori. Ma, spiega Friends of the Earth International, «non c'è modo di contenere l'aumento della temperatura globale entro 1,5°C rispetto all'epoca preindustriale - come deciso dall'Accordo sul clima concluso a Parigi nel 2015 - a meno che tutti i settori non abbattano rapidamente le proprie emissioni. Quindi, non ci può essere alcun ruolo per le compensazioni». Fa eco Biofuelwatch: «Invece di questo pericoloso greenwashing, per essere seri Onu e Stati membri devono affrontare e fermare la crescita del trasporto aereo». Unpo' diverso il punto di vista di Stefano Caserini, docente del Politecnico di Milano e ingegnere ambientale: «Sono d'accordo nell'attaccare l'uso del biocarburante, in particolare quello prodotto attualmente dall'olio di palma, ma non sono contrario in generale all'idea delle compensazioni alla base dell'accordo Icao: nel settore aereo non ci sono alternative per ridurre le emissioni, ha senso ridurle dove costa meno (e ci sono anche benefici sociali) e scambiare i crediti». E intanto, quella minoranza di terrestri che vola può calcolare sommariamente l'impatto climatico del proprio volo grazie al calcolatore dell'Icao <https://www.icao.int/environmental-protection/CarbonOffset/Pages/default.aspx>. Esempio: 1,2 tonnellate di gas serra emessi individualmente per volare dall'Italia in Messico. Alla prossima conferenza mondiale sulla decrescita.