

LA MIA MELA è a chilometri zero

Trasportare i cibi in aereo produce Co2. Ma l'impatto ecologico di un pasto dipende da molti fattori. Così i produttori e i consumatori si organizzano

DI ALBERTO D'ARGENZIO DA BRUXELLES

La spesa a chilometro zero fa bene al pianeta? Ossia, è meglio comprare mele, pesche, kiwi, fragole e fagiolini made in Italy piuttosto che frutta e verdura provenienti da Argentina, Egitto, Nuova Zelanda o Kenya? Stando a sentire il premio Nobel Al Gore e la Coldiretti pare proprio di sì, soprattutto se i cibi giungono fino a noi in aereo. Per altri, invece, il discorso è molto più complesso e misurare l'impatto sull'ambiente di un alimento con i chilometri che percorre è una semplificazione che genera gravi conseguenze nei paesi in via di sviluppo.

In Gran Bretagna è da almeno un paio d'anni che si discute di food miles, delle miglia che i cibi percorrono prima di apparire nei nostri mercati e supermercati, ora il dibattito sbarca anche in Italia. Il problema è serio: secondo il Food Climate Research Network, il 2,5 per cento delle emissioni totali della Gran Bretagna è addebitabile al consumo di frutta e verdura. Ogni anno un occidentale produce 400 chilogrammi di Co2 per alimentarsi, il più delle volte con cibi che hanno già fatto parecchia strada.

«È stimato che un pasto medio percorre più di 1.900 km per camion, nave e/o aeroplano prima di arrivare sulla nostra tavola», afferma Al Gore. La Coldiretti cita il viag-

gio di 13 mila km intrapreso dalle ciliegie cilene o quello dell'uva sudafricana: 8 mila chilometri nella pancia di un aereo per abbandonare l'emisfero Sud e giungere fin nei nostri supermercati. «Il mio carrello è già stato in otto paesi ancor prima che io passi alla cassa», riflette Josh Martin, un canadese dell'associazione 100Mile-Diet, che aiuta i consumatori a vivere dei prodotti che fanno al massimo 160 km per raggiungere Vancouver. Anche la grande distribuzione ha scoperto le food miles. Le britanniche Tesco e Marks & Spencer e l'elvetica Coop hanno iniziato l'anno scorso a etichettare i prodotti importati in aereo con dei bollini rossi dalla forma di un velivolo. Non tutti, però, sono convinti che sia una buona idea.

«Non è sbagliato, ma è limitato guardare solo al trasporto degli alimenti: i chilometri percorsi sono un indicatore banale, semplice e populista. Se vogliamo fare una seria politica di controllo delle emissioni

dobbiamo avere una visione globale», sostiene Guy Stinglhamber, direttore di Co-leacp, associazione che riunisce i produttori agricoli dei paesi ACP (Africa, Caraibi e Pacifico) e gli importatori europei. «Che senso ha bollare i pomodori importati, se poi compriamo quelli prodotti da noi in serre riscaldate? Come mai l'Europa è invasa di mele Melinda tutto l'anno? In Italia si blocca il processo di maturazione di mele, pere e agrumi congelandoli: tutta questa energia forse non inquina?», si chiede Stinglhamber.

Anche la Defra, il ministero britannico dell'Ambiente e dell'Alimentazione, se la prende con le food miles: sono un «indicatore inadeguato di sostenibilità», i chilometri non bastano, va analizzato tutto il ciclo vitale. Benito Müller, dell'Oxford Institute for Energy Studies, propone di «sostituire le food miles con il concetto di impronta ecologica», ossia con il calcolo della quantità di gas effetto serra prodotto in tutto il ciclo, dalla coltura fino alla tavola del consumatore. Guardare anche all'energia necessaria per produrre fertilizzanti e pesticidi, per muovere i macchinari agricoli, per riscaldare o congelare. Fino a ora gli unici che si sono presi la briga di fare una tale operazione sono quelli dell'Aeru, l'Unità di ricerca neozelandese sull'agro-industriale: l'impronta ecologica dei prodotti lattei, della carne di

agnello e delle mele neozelandesi venduti in Regno Unito è fino a quattro volte più bassa dei loro omologhi locali, trasporto incluso, sostengono. Non solo. L'Aeru afferma ▶



Il costo ambientale del cibo comprende tutta l'energia spesa per produrlo: trattori, congelanti, serre e altro

Terreni coltivati in Madagascar. Sopra: Al Gore



anche che è quattro volte meno inquinante trasportare in nave nel Regno Unito le mele neozelandesi che fare lo stesso in camion con quelle italiane. «Puntare tutto sui chilometri è pericoloso per i produttori italiani e spagnoli: i tir inquinano assai», avvisa Stinglhamber.

Per chi si trova dall'altro lato del pianeta, non demonizzare il trasporto del cibo è una faccenda di vitale importanza. Un discorso che non vale solo per la Nuova Zelanda. L'ossessione britannica per le food miles si è infatti trasformata in un incubo in Kenya. Il bollino rosso a forma di aereo impresso sui fagiolini ha fatto paura a migliaia di famiglie, stesso discorso per quello sui fiori e sui cetrioli. «Gli agricoltori europei usano i trattori, riscaldano le serre, vanno al lavoro in macchina o in moto... Tutte queste cose vanno considerate», dice al "Times" l'esperto di agricoltura keniota Isaiah Espipisu. I calcoli non sarebbero corretti anche perché il 60-80 per cento del cibo trasportato in aereo dall'Africa subsahariana viaggia su voli di linea per cui i costi ambientali delle emissioni vanno divisi con i passeggeri. E poi, dicono sempre dal Sud del mondo, un keniota produce un cinquantesimo



Fattoria in Sudafrica, vicino Franschoek. A sinistra: ortomercato a Milano

della Co2 di un inglese.

A Natale dell'anno scorso le autorità britanniche hanno presentato una campagna per il consumo delle fragole africane, un'iniziativa che riprendeva quella lanciata per il giorno di San Valentino. Allora Hilary Benn, segretario britannico allo Sviluppo, invitava gli innamorati a comprare rose del Kenya, che hanno un'impronta ecologica pari al 17 per cento di quelle prodotte nelle serre riscaldate olandesi. Le due campagne hanno fatto breccia anche tra i distributori britan-

nic, obbligandoli a un mezzo dietrofront su frutta e verdura.

«È necessario bilanciare le fair miles, le miglia eque contro le food miles, quelle inquinanti», ha affermato Terry Leahy direttore di Tesco. La Soil Association, che certifica l'80 per cento dei prodotti organici britannici, aveva minacciato di togliere la certificazione "Bio" alle fattorie dell'Africa orientale per via dei trasporti aerei. Dopo mesi di consultazioni, la Soil Association ha fatto marcia indietro.





La soluzione al dubbio tra l'etico e l'ecologico passa, almeno in Gran Bretagna, attraverso una certificazione rigorosa: via il bollino rosso a forma d'aereo e spazio al PAS2050, un'etichetta che conteggi tutte le emissioni. Il 22 febbraio il British Standard ha lanciato sei settimane di consultazioni con il Wwf, il Carbon Trust, la Defra e altri 700 operatori del settore, tra cui Tesco e il gruppo delle Cooperative, per pro-

UN MAZZO DI FIORI CONSUMA CINQUE CHILI DI PETROLIO

Crescono anche in Italia le campagne per stimolare l'acquisto di prodotti locali

Al ministero delle Politiche agricole stanno mettendo a punto gli ultimi dettagli per il varo dei chilometri zero anche al ristorante. D'intesa con la Fipe, la Federazione dei pubblici esercizi, sarà infatti lanciata a giorni un'operazione che spingerà molti ristoratori a portare in tavola prodotti di stagione e provenienti dai territori vicini. L'idea è il naturale seguito dei "farmers markets", i mercatini gestiti direttamente dagli agricoltori, istituiti alla fine del 2006 con un decreto del ministro Paolo De Castro. Con l'obiettivo di far nascere un centinaio di mercatini entro la fine del 2008 per salire a quota 500 entro il 2010, coinvolgendo tra le 6 mila e le 8 mila imprese agricole. A chilometri zero erano anche le rose made in Italy offerte dalla Coldiretti a Roma in occasione dell'ultimo San Valentino: i fiori importati valgono il 60 per cento dell'offerta nazionale e provengono dal Kenya, ma anche da Thailandia, Brasile e Perù, e il trasporto aereo di un mazzo di fiori da Lima a Roma costa quasi 5 chili di petrolio con l'emissione

di quasi 15 chili di Co2.

E l'industria, che fa? Guarda con simpatia a queste iniziative, ma ritiene che siano romantiche e di nicchia. Dice Daniele Rossi, direttore generale di Federalimentare, che in Confindustria raggruppa le aziende alimentari: «Le trovate a "chilometri zero" hanno valore a livello locale e soprattutto mediatico. Noi stiamo studiando, insieme all'Unione europea, uno standard per tutti i Paesi Ue, che consenta di scrivere sulle etichette qual è l'impatto ambientale di un prodotto. Sarà pronto nel 2010. Ora ciascuno fa quel che vuole e si rischia così di ingannare la clientela». Federalimentare chiede a Bruxelles di far chiarezza anche sulle priorità. Sostiene Rossi: «Non vorremmo che per ridurre le emissioni di Co2 si finisse col diminuire l'igiene dei prodotti: gli impianti frigoriferi, di sterilizzazione o di imballaggio sono fondamentali per la sicurezza anche se sono processi ad alto consumo energetico».

Maurizio Maggi

gredire verso il PAS2050. In Francia un'iniziativa simile è stata lanciata dal ministro dell'Ambiente Jean-Louis Borloo su suggerimento di Casino, il leader della distribuzione di frutta e verdura. In Italia non resta che affidarsi al buon senso. «Un prodotto importato in aereo

ha già un costo aggiuntivo di un euro al chilo, i fagiolini keniani sono concorrenziali in Europa solo quando sono fuori stagione i nostri, ma non per questo vanno criminalizzati», conclude Stinglhamber. A noi la scelta, sapendo che la distanza spesso inganna. ■