



Paladina dell'ambiente

Il ministro dell'ambiente francese, Ségolène Royal, ha imposto alle autofficine, con decreto ministeriale, l'obbligatorietà di proporre ai clienti per le riparazioni l'alternativa dei ricambi rigenerati a quelli nuovi

Automotive pioniera dell'economia circolare

Il settore auto, additato fra i principali responsabili del climate change, volta pagina e punta sulla rigenerazione dei componenti giunti a fine vita

PAGINA A CURA DI
Nicola Giardino

In Europa ogni anno si consumano circa quindici tonnellate di materie prime per abitante e se ne generano cinque di rifiuti. Sono dati allarmanti. Il Parlamento europeo di recente ha approvato un pacchetto di provvedimenti per stimolare la transizione verso un'economia circolare da quell'attuale che è lineare (produzione-consumo-smaltimento rifiuti). Tra gli obiettivi più ambiziosi, il riciclaggio del 70% dei rifiuti urbani e dell'80% di quelli da imballaggio, entro il 2030. Per non parlare del divieto dal 2025 del collocamento in discarica dei rifiuti riciclabili e biodegradabili perché riutilizzabili. L'intento è di arrivare quanto prima a limitare in discarica non più del 5% dei rifiuti esausti. Secondo la definizione della Ellen McArthur Foundation, l'economia circolare è stata pensata per potersi interamente autorigenerare.

Per ottenere ciò è necessario progettare prodotti che durino più a lungo o che siano riutilizzabili sotto altre forme. Le bottiglie, ad esempio, dovrebbero essere realizzate in modo da facilitarne il riutilizzo e non solo il semplice riciclo. Secondo valutazioni dei sostenitori dell'economia circolare, ammontano a 320 miliardi di euro i fondi che entro il 2025 verranno messi a disposizione del recupero e del riutilizzo industriale. Negli Stati Uniti, dove sono già più avanti, da anni le multinazionali rigenerano smartphone, lavatrici e non solo, perché vengono sottoposti a trattamento di ringiovanimento anche pc, lavastoviglie, aspirapolvere, fotocopiatrici e apparecchi tv. Perfino macchinari molto sofisticati come apparecchiature biomediche per la Tac, scavatrici e locomotori ferroviari ripassano in fabbrica per la ricostruzione e poi sono reimmessi sul mercato a prezzi ridotti rispetto al nuovo. Un business

che vale 100 miliardi di dollari e dà lavoro a mezzo milione di americani.

Anche in Italia c'è chi recupera e rigenera elettrodomestici e pc e cellulari, sia pur in volumi limitati. Ma è l'industria dell'auto forse la più virtuosa, anzi la più circolare. Anche in Europa. Una batteria d'auto già oggi viene completamente recuperata nei componenti dopo lo svuotamento dei liquidi inquinanti. Gli pneumatici sono in gran parte progettati in modo da facilitarne e rendere più economica la ricostruzione. Altrettanto un radiatore, un alternatore o un motorino di avviamento e tanti altri componenti ancora. L'industria automobilistica considerata, a torto

LA MIGLIORE PRATICA

Il settore più virtuoso del nuovo modello anti-sprechi è quello degli pneumatici, quasi tutti recuperati in Italia al termine del loro life cycle: se ne parlerà in un evento in Bologna Fiere il 26 maggio

o a ragione, una delle maggiori cause dell'elevato livello di inquinamento atmosferico causa dei cambiamenti climatici, vuole quindi rovesciare l'immagine del consumismo più vorace del pianeta. Con l'entrata in vigore, il primo dicembre prossimo, dell'ultima tranche della Direttiva 2000/53/CE sul fine vita dei veicoli (end of life vehicle) i Paesi europei hanno infatti l'obbligo di riciclare il 95% del peso di un veicolo in misura dell'85% relativo al reimpiego e del 10% relativo al recupero energetico, senza spese per il consumatore. Secondo l'associazione dei ricostruttori di ricambi automotive (Apra), il mercato europeo dei ricambi rigenerati vale circa 8 miliardi,

contro i 30 miliardi di quello statunitense. La Fondazione per lo sviluppo sostenibile stima che nel nostro Paese, a fronte di 370 mila tonnellate di pneumatici immessi nel 2015 nel nostro mercato, ne sono state raccolte 333 di quelli fuori uso (Pfu). Tra i più importanti ricostruttori di pneumatici spiccano i nomi di Michelin e Continental. Il leader italiano è Marangoni.

A livello globale l'attività di ricostruzione ricambi è ripartita tra Case costruttrici di auto (Vw e Renault Nissan principalmente, in Europa) con una quota del 14% in valore, tra fornitori di componenti di primo livello (capeggiati da Bosche ZF) con il 38% e infine tra ricostruttori locali con il 48% (dati Apra). Nonostante le ottime prospettive e la buona qualità dei prodotti della ricostruzione, i problemi sul tavolo sono molti. E non solo perché lo sviluppo del riciclo è rallentato dai consumatori per l'immagine, condizionata da retaggi del passato, di bassa qualità dei ricambi o degli pneumatici ricostruiti, anche se il risparmio arriva al 40% rispetto al nuovo.

Nell'ambito di Autopromotec, la rassegna biennale dell'attrezzatura e dei ricambi auto che si terrà dal 24 al 28 maggio a Bologna Fiere, il settore pneumatici, uno dei più attivi nel recupero, nella ricostruzione e nel reimpiego della gomma (che può avere molti usi come materia prima seconda), darà vita il 26 maggio a una tavola rotonda che avrà per oggetto «L'economia circolare: il caso virtuoso della filiera degli pneumatici». È la prima volta che il tema viene trattato in tale contesto e certamente dalla discussione emergeranno, anche sul processo di rigenerazione in generale, spunti di grande interesse, grazie all'annunciata partecipazione di produttori, associazioni di categoria e istituzioni in rappresentanza dell'intero settore.