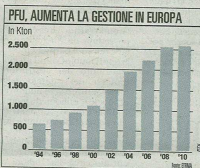


rapporti industria degli pneumatici



[LA TECNOLOGIA]

Materiali innovativi: c'è anche il mais

Roma
Nel campo degli pneumatici le alternative non riguardano solo lo smaltimento ma anche i materiali per la produzione. In collaborazione con Goodyear, Novamont ha brevettato gli pneumatici al mais. La tecnologia si basa su una sostanza derivata dall'amido di mais che sostituisce parte del nerofumo e della silice contenuti negli pneumatici. I nuovi pneumatici

ci alleggeriscono l'impatto ambientale dell'andare in macchina perché riducono la resistenza al rotolamento del 30 per cento, il consumo di carburante del 5-6 per cento, la rumorosità, le emissioni di CO₂. Il progetto è stato selezionato come case history dalla Commissione Europea in una pubblicazione sui progetti finanziati da fondi Life che si sono distinti per il contributo a processi eco innovativi.

PECHINO SI È MOSSA AD ALTA VELOCITÀ NEGLI ULTIMI ANNI SUL DELICATO FRONTE AMBIENTALE, ADOTTANDO POLITICHE AGGRESSIVE PER IL RECUPERO DELLE GOMME ESAUSTE. L'ITALIA HA FATTO MOLTI PASSI AVANTI, MA RESTA IL NODO DELLE DISCARICHE CLANDESTINE

Antonio Cianciullo

Chi è ancora convinto che la Cina sia un gigante economico che punta esclusivamente sulla quantità, capace solo di fornire prodotti legati a un'organizzazione industriale ancora non matura, farà bene a dare un'occhiata ai diagrammi sulla produzione di pneumatici. Certo, parliamo di un settore ricettivo, ma è un termometro interessante per misurare la capacità di guardare lontano.

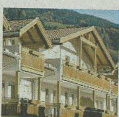
Dal punto di vista quantitativo la Cina in pochi anni ha raggiunto gli Stati Uniti e superato l'Europa viaggiando sull'ordine di grandezza dei 5 milioni di tonnellate annui di pneumatici (quasi il doppio del vecchio continente). Ma fin qui non ci sarebbe da stupirsi: Pechino ha fatto una volta analogia in altri comparti. È sul piano del riuso che la situazione è sorprendente. I dati resi disponibili dalla China Rubber Industry Association sottolineano la radicalità della soluzione adottata per rispondere alla forte crescita della domanda di materie prime legata al boom di produzione degli pneumatici: Pechino ha puntato tutto sul recupero arrivando perfino a bonificare gli oltre 40 milioni di tonnellate di vecchie gomme-finitini dismesse e riciclate.

Anche negli Stati Uniti la percentuale di vecchi pneumatici valorizzati con il recupero della materia prima o con il recupero energetico è molto salita: dall'11 per cento nei primi anni Novanta all'87 per cento nel 2009 (e la bonifica del progresso è andata avanti riducendo in vent'anni la quota abbandonata in discarica da oltre 1 miliardo di pneumatici a 80 milioni). Tra l'altro fra il 2007 e il 2008 è fortemente aumentata la percentuale di gomma recuperata che è stata destinata agli asfalti (sarebbe sufficiente a pavimentare metà della rete stradale italiana).

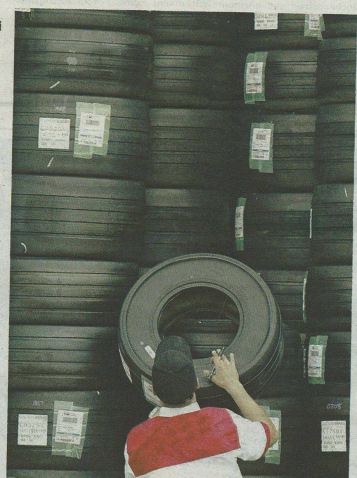
In Europa, grazie alle nuove direttive che vietano dal luglio 2003 la messa in discarica di pneumatici interi e dal luglio 2006 la messa in discarica anche di pneumatici frantumati (con qualche eccezione tra cui gli pneumatici di bicicletta), sommando recupero delle materie e dell'energia si arriva al 91 per

[IL PROGETTO]
Veloci ed efficienti per garantire la colbertizzazione rapida delle case

Una maniera inaspettata ed ecologica di trovare una destinazione agli pneumatici la offre Med in Italy, il progetto che è entrato nella rosa dei 20 finalisti di Solar Decathlon, le Olimpiadi dell'architettura green, la competizione internazionale lanciata nove anni fa dal Dipartimento Energia degli Stati Uniti. «Una delle caratteristiche della casa che abbiamo progettato è la sua grande capacità di isolamento termico», spiega Chiara Tonelli, team leader del progetto elaborato da un gruppo di docenti e studenti dell'università Roma Tre e della Sapienza. «La colbertizzazione dà un contributo essenziale per



arrivare a creare, come abbiamo fatto, un edificio che produce sei volte più energia di quella che consuma». Per abbattere i costi e rendere il modello facilmente replicabile, è stata utilizzata una struttura base di legno che viene di volta in volta riempita con supporti isolanti locali. Con questi pneumatici e materiali di risulta se, come potrà capitare, le case dovranno essere realizzate in tempi record per dare ospitalità a persone che vivono esperienze drammatiche come un terremoto o una migrazione di massa. In questo caso gli pneumatici potrebbero essere recuperati immediatamente. È un'eccezione di norma le stesse proprietà di colbertizzazione vengono sfruttate trasformando il vecchio copertone in un granulato che aiuta a smorzare le vibrazioni.



cento del dismesmo.

In Italia invece le cose vanno diversamente. Destiniamo il 48 per cento circa di pneumatici esauriti al recupero energetico, ma solo il 26 per cento viene indirizzato al recupero della materia prima. Dunque dal punto di vista della combustione la percentuale è analoga a quella dei paesi leader. E l'Attec (Associazione italiana tecnico economica cemento) sottolinea i vantaggi energetici e ambientali (minori emissioni di ossidi di azoto e anidride carbonica, combustibile risparmiato) collegati all'uso degli pneumatici nei cementifici.

Ma dove finiscono le vecchie gomme che mancano all'appello? È critica un quarto degli pneumatici fuori uso si perdono le tracce: un'anomalia in linea con il destino ignoto di milioni di ton-

nellate di rifiuti speciali che ogni anno in Italia scompaiono, prendendo la strada di circuiti illegali: discariche clandestine o esport illecite. Dal 2005 a oggi nel nostro paese sono state individuate 1.049 discariche illegali di pneumatici, per un'estensione complessiva che supera ampiamente i 6 milioni di metri quadrati.

Per uscire dall'impasse in Italia - seguendo una linea già sperimentata in molti altri paesi europei, tra cui Spagna, Francia, Portogallo, Svezia e Norvegia - è stato adottato il principio della responsabilità estesa del produttore. È nato così Ecopneus, l'associazione costituita dai 6 principali produttori di pneumatici operanti in Italia che ha come scopo riportare nel circuito legale tutti gli pneumatici di smessi. Ecopneus sta entrando

adesso nella fase operativa, cioè avviando il ritiro gratuito degli pneumatici presso oltre 30 mila punti (gommistri, autotecnici, sedi di flotte di veicoli su tutto il territorio nazionale) e curando l'arrivo agli impianti di trattamento.

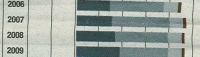
L'obiettivo è arrivare entro il 2011 al 25 per cento di recupero rispetto al quantitativo immesso nel 2010; entro il 2012 all'80 per cento di recupero rispetto al quantitativo immesso nell'anno precedente; dal 2013 al 100 per cento di recupero rispetto al quantitativo immesso nell'anno precedente. Si tratta di volumi consistenti perché ogni anno in Italia arrivano a fine vita circa 380 mila tonnellate di pneumatici. «Ecopneus è pronto ad affrontare, con tutti gli operatori coinvolti, questa nuova sfida per la ri-

IL RECUPERO DI PFU* NEL MONDO

In migliaia di Kton/anno (*) Pneumatici Fine Utilizzo

■ RECUPERO MATERIA ■ RECUPERO ENERGIA ■ DISCARICA & NON NOTO ■ EXPORT

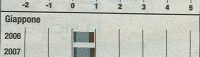
Stat Uniti



Europa



Giappone



Cina



In tutto il mondo è diminuita la percentuale di pneumatici destinati alle discariche

tela ambientale nel nostro paese», ha dichiarato il direttore del consorzio, Giovanni Corbetta. «Siamo orgogliosi di partecipare all'avvio di un percorso di sviluppo di una materia prima-seconda che ha ancora troppa poca attenzione e poco spazio in Italia».

Dal 7 settembre tutti i cittadini che acquisteranno uno pneumatico nuovo vedranno indicato sullo scontrino fiscale il contributo ambientale: non una nuova tassa, ma il corrispettivo del prezzo di raccolta e smaltimento. L'obiettivo del nuovo sistema è scoraggiare gli eco furti: essendo i costi di gestione e recupero pagati all'origine e inclusi nel prezzo di ogni singolo pneumatico, non c'è più vantaggio nello sbarazzarsi illegalmente delle vecchie gomme.

GIORNALISMO ECONOMICO