

Processi industriali. Nuova materia prima o combustibile le destinazioni

Le due vie per 300mila tonnellate di gomme

Norme contraddittorie e illegalità frenano il riciclo

di **Jacopo Giliberto**

Prima di tutto, un numero di riferimento, quasi da mandare a memoria: 300mila tonnellate. Sono gli pneumatici che si ricuperano in Italia ogni anno.

Un secolo e mezzo fa Charles Goodyear inventò un processo industriale sconvolgente: l'inutile e appiccicosa gomma ottenuta dalla linfa degli alberi tropicali, buona tutt'al più a far palle da gioco, se trattata con zolfo e vulcanizzata diventa tenace e resistente in modo efficacissimo. Ottima per farci ruote. Da allora quella tenacia e resistenza rendono indistruttibili gli pneumatici anche quando diventano rifiuti. L'Italia è all'avanguardia nel trovare una destinazione alle gomme usate, cioè a quelle gomme che diventeranno un problema devastante in quella parte del mondo che sta scoprendo in questi anni la motorizzazione.

Le quantità

Il dato. Gli pneumatici immessi sul mercato italiano del ricambio nel 2013 sono pari a 396.339 tonnellate. Di queste gomme, 317.319 tonnellate hanno seguito il percorso corretto, l'8% in più rispetto all'anno prima. In attesa che i consorzi di raccolta e recupero delle gomme completino le stime, si può immaginare che negli anni successivi al 2013 il dato non sia molto distante da quelle 300mila tonnellate.

In particolare, il 96% degli pneumatici vecchi (304mila tonnellate) è stato gestito dai produttori e importatori di pneumatici associati a strutture societarie di natura consortile, cioè attraverso i consorzi. Oltre al consorzio Ecopneus, il maggiore, vi sono altri consorzi fra i quali sono assai attivi Ecotyre e Greentire.

Il mercato

Ovviamente in economia di mercato non è obbligatorio aderire ai consorzi, e quindi diverse aziende del settore degli pneumatici si sono messe in proprio e garantiscono la raccolta e il riciclo delle loro gomme.

La responsabilità condivisa dei produttori di gomme, che in consorzi o individualmente devono farsi carico del riciclo degli

pneumatici con il contributo al riciclo pagato dai consumatori sulle gomme nuove, ha permesso di scoprire una forma grave di illegalità. La trasparenza del servizio toglie dall'opacità un fenomeno di un mercato parallelo di gomme di provenienza oscura, di pneumatici fuori dai circuiti chiari e regolari.

Difatti gli addetti alla raccolta scoprono che vengono consegnati loro più pneumatici del dovuto. Pneumatici sui quali non è stato pagato alcun contributo al riciclo e quindi nessuna Iva e

nessun'altra tassa. Si stima che l'import abusivo di gomme sia nell'ordine di 50mila-60mila tonnellate l'anno, 6 milioni di pneumatici.

Le due vie del riciclo

Che cos'accade alle gomme raccolte? Le destinazioni principali sono due.

La prima destinazione, più interessante per qualità ma più modesta per dimensioni, è il riciclo come nuova materia prima gommosa.

La seconda destinazione, meno pregiata ma più facile ed efficace, è usare quelle gomme come combustibile alternativo al petrolio.

Gomma dalla gomma

Secondo i calcoli della Fondazione per lo sviluppo sostenibile su dati Ecopneus, Ecotyre e Greentire e dell'associazione Fise Assosambiente, nel 2014 sono state ricuperate dagli pneumatici fuori uso 129.446 tonnellate di materie prime, pari al 41% delle gomme ricuperate, di cui 100.426 tonnellate di gomma, 28.357 di acciaio (l'armatura annessa nella mescola) e 663 tonnellate di tessuto che fascia l'interno della gomma.

Il processo di vulcanizzazione inventato a metà Ottocento da Goodyear, formidabile per poter usare la gomma in mille applicazioni, ne rende complicato il riciclo. La presenza di nerofumo (quello che rende neri gli pneumatici) e le mescole complesse ne impediscono finora un riutilizzo pieno nelle mille applicazioni consentite invece alla gomma di prima manifattura.

Non a caso per più di un secolo l'unica destinazione possibile era la discarica, o come copertura per i teloni di fienili e covoni. Questa modalità disgraziata e inquinante è quella ancora oggi normale in Paesi di nuova industrializzazione.

Il principale mercato di sbocco del polimero di gomma riciclato da pneumatici fuori uso consiste nel tritare finalmente la gomma vulcanizzata e riutilizzarla nelle infrastrutture sportive, nei manufatti e nelle pavimentazioni.

Campi sintetici per calcio e per altri sport di squadra, peda-

ne e piste, maneggi per equitazione, ma anche i tappeti antiurto sotto le altalene e gli sciolti nei campi giochi per bambini, sono destinazioni assai apprezzate.

Il riciclo in mescole bituminose per asfalti modificati riguarda un quantitativo di granuli molto limitato, pur essendo una tecnologia con buon potenziale di utilizzo.

E intanto sta emergendo un fenomeno nuovo e positivo. Per anni il ricupero della gomma sotto forma di materia prima è stato marginale e faticoso, ma finalmente sta nascendo in diversi Paesi un mercato nuovo di prodotti di gomma riciclata.

Al posto del petrolio

È più semplice dal punto di vista tecnico ed economico il ricorso delle gomme usate come combustibile. Tuttavia la sensibilità sociale dei movimenti nobby (sigla di not in my backyard) rende complicato l'uso energetico degli pneumatici fuori uso.

Un dato: le gomme avviate a recupero energetico nel 2014 sono pari a 183.021 tonnellate, il 59% delle 312mila tonnellate ricuperate.

La destinazione più efficiente è quella del cementificio, nei cui forni le gomme usate sono, con la definizione di Csx (combustibile solido secondario), un prodotto energetico di qualità assai più alta rispetto al vecchio petcoke, o coke di petrolio, un prodotto di risulta delle attività di raffinazione.

Le regole utili

Il settore è già anche troppo maltrattato da regole e regolette di ogni tipo e provenienza.

Tuttavia alcune norme, se semplici ed efficaci, potrebbero essere risolutive. C'è un tema sui registri degli operatori della raccolta, c'è il tema delle regole europee "end of waste" per il combustibile secondario, c'è il tema delle certificazioni di qualità ma soprattutto c'è il tema dei cosiddetti acquisti verdi: le amministrazioni pubbliche anche più volenterose trovano mille ostacoli ad approvvigionarsi di beni che provengono dal riciclo. Ma forse sognare norme risolutive, semplici ed efficaci è da illusi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

PRINCIPALE IMPIEGO

Il primo mercato di sbocco consiste nel tritare la gomma vulcanizzata e riutilizzarla in infrastrutture sportive, manufatti e pavimentazioni

FONTE DI ENERGIA

Le gomme avviate a recupero energetico nel 2014 sono pari a 183.021 tonnellate, il 59% delle 312mila tonnellate recuperate



«End of waste»

● Un rifiuto cessa di essere tale (End of Waste) quando è stato sottoposto ad un'operazione di recupero e soddisfa criteri specifici. Sul tema dell'End of Waste per il combustibile secondario ci sono delle regolamentazioni europee che, però, restano incerte a proposito del mancato stimolo di acquisto pubblico di strade gommate, che potrebbe innescare un sistema virtuoso di crescita delle imprese. Altri fronti aperti, dal punto di vista normativo, sono quello dei registri degli operatori della raccolta, quello delle certificazioni di qualità, quello della propensione agli acquisti verdi.

