

UE, dal 2015 riciclo auto al 95%. Italia bene coi materiali, scarso recupero energia



Fatti a motore

Nuovi obiettivi europei per il trattamento dei veicoli a fine vita. A buon punto il reimpiego e riciclo, mentre siamo molto indietro nel recupero energetico: non riusciamo a soddisfare nemmeno gli standard precedenti. Il problema è che gli impianti di termovalorizzazione non sono interessati a bruciare il "fluff". Ma secondo il presidente dell'Unire l'Italia non è a rischio sanzione

di [Claire Bal](#) | 9 febbraio 2015

È scattato il 1° gennaio 2015 l'obbligo di riciclare il 95% del peso delle auto alla fine della loro vita. Anzi, più precisamente: la percentuale di “**reimpiego e riciclo**” dovrà essere almeno dell'85%, mentre il 10% sarà destinato al “recupero energetico”. Secondo gli [ultimi dati diffusi dall'Unire](#), Unione imprese del recupero di Confindustria, in Italia la percentuale di reimpiego, riciclo e recupero energetico dei veicoli a fine vita si attestava sull'**82,5%** nel 2014. “In Italia non dovremmo avere difficoltà con il riciclo, visto che quando l'obbligo era di riciclare l'80%, noi superavamo le richieste di legge”, spiega a *Ilfattoquotidiano.it* **Anselmo Calò**, presidente di Unire. “Non dovremmo avere problemi a recuperare ancora un po' meglio metallo, plastica, vetro, batterie e liquidi. Invece siamo indietro sul **recupero energetico**, perché non riusciamo nemmeno a soddisfare le norme precedenti che stabiliva una quota del 5%”.

Il motivo di questa **disparità** è semplice: l'unica fonte di guadagno dei **demolitori** – quando si rottama un'auto non si paga nulla, se non la cancellazione dal pubblico registro – viene dalla **vendita** dei materiali riciclabili, che hanno un valore. Invece gli impianti “termovalorizzatori” sono poco interessati a bruciare il “**fluff**”, ovvero la parte volatile che si ottiene dalla **macinazione**, composta principalmente di piccoli pezzi di plastica e di tappezzeria che è antieconomico separare per destinare al riciclaggio. Il fluff ha una **scarsa resa energetica** e gli impianti di combustione non hanno ritorno economico a trattarli. “Per aumentare la percentuale di recupero energetico nello smaltimento delle auto bisognerebbe **valorizzare l'energia** derivante dal fluff, tabellandola al massimo”, spiega Calò.

L'obiettivo europeo del 95% è dato alla **filiera dell'auto** nel suo complesso, dunque è difficile individuare i responsabili nel caso in cui gli obiettivi di recupero non siano raggiunti. Ma l'Italia rischierebbe una multa, in quel caso? “Non credo che saremo il fanalino di coda d'Europa, perché siamo fra i paesi che **riciclano di più**”, dice Calò. “Da quest'anno, inoltre, è stato introdotto un **sistema di conteggio uniforme** in tutta Europa: finora ogni paese valutava il recupero a modo suo, con situazioni paradossali come quella della **Germania**, dove avevano stabilito che riempire cave con il fluff si poteva considerare recupero, e che addirittura nell'ultimo conteggio raggiungeva un tasso di reimpiego e recupero del 106%. È probabile che il nuovo sistema di contabilizzazione riveli che molti paesi sono in difficoltà e dunque, nel corso del 2016, si rivedano gli obiettivi per il 2017”.