

Il 2019 ha segnato una svolta per l'industria del riciclaggio dei pneumatici fuori uso (PFU) e per la gomma in generale. Lo riferisce il **Bureau of International Recycling** (BIR), federazione dell'industria del riciclaggio di tutti i settori, con sede a Bruxelles, che raggruppa 760 membri privati e 37 associazioni nazionali in oltre 70 Paesi, Italia inclusa, facendo riferimento alle recenti dichiarazioni della Commissione europea. Negli ultimi anni, infatti, pareva che la Commissione stesse per annunciare il divieto di utilizzo nei prodotti di largo consumo del granulato da PFU, che rappresenta oggi la principale destinazione della 'materia prima seconda' per l'industria del riciclo dei pneumatici a fine vita. Contrariamente alle aspettative, tuttavia, il portavoce esecutivo dell'UE **Natasha Bertaud** ha dichiarato che *"nessuna proposta in tal senso è in preparazione da parte della Commissione"*, confutando così quanto riferivano i media sulla potenziale pericolosità per l'ambiente o la salute. Una decisione simile è stata annunciata, poco dopo, anche dalla US Environmental Protection Agency.

Gli ultimi due o tre anni hanno visto un'esplosione di pubblicità negativa in Europa e in America sull'uso del granulato di gomma derivato da PFU, che ha portato a **un notevole calo della domanda** di tale materiale. Alcuni Paesi negli Stati Uniti e in Europa hanno anche proposto divieti o sanzioni sull'incorporazione della gomma da PFU in campi da gioco e campi sportivi, nonostante oltre 100 diversi studi siano giunti alla conclusione che il **suoi uso in queste applicazioni non comporta rischi comprovati per l'uomo o ambiente**.

Nonostante nelle ultime settimane il problema, a livello europeo, sia tornato in discussione, BIR sottolinea che oggi è più essenziale che mai che altre applicazioni per PFU vengano prese in considerazione, sviluppate o ampliate.

Negli ultimi due anni, le politiche nazionali ed europee sui rifiuti hanno iniziato a spostarsi dal modello lineare di "prendere, fare, usare e smaltire" verso un approccio più circolare in base al quale **il valore delle risorse viene mantenuto il più a lungo possibile**. Un contenuto minimo obbligatorio di materiale riciclato di oltre il 25% è stato adottato per alcune materie plastiche, dando una spinta senza precedenti in Europa ai mercati delle materie plastiche riciclate. *"È chiaro - dice **Max Craipeau**, Grencore Resources (CHN), presidente della commissione Tyres & Rubber di BIR - che il mercato europeo della gomma riciclata non migliorerà mai a meno che i legislatori non facciano una mossa decisiva e impongano contenuti minimi riciclati per i nuovi prodotti."*



Max Craipeau, presidente della commissione Tyres & Rubber del BIR

Il responsabile della commissione pneumatici e gomma, spiega che, dieci anni fa, le aziende d'imbottigliamento avrebbero affermato che non era solo impossibile, ma anche pericoloso, incorporare il PET riciclato nelle bottiglie per le bevande. Ora, con l'aiuto del legislatore, i principali imbottiglieri di acqua e soda incorporano, invece, il 25%, il 50% e, in alcuni casi, il 100% di rPET nei loro processi di produzione. *“Senza l'aiuto del legislatore, è troppo **difficile scuotere idee preconcelte**, saggezza convenzionale e potenti lobby industriali”,* ribadisce Craipeau.

Quindici anni fa, la rigenerazione della gomma era limitata a processi termochimici, spesso inquinanti e che consumavano molta energia. Nell'ultimo decennio **sono state fatte scoperte**, soprattutto in Cina, con processi non inquinanti che hanno raddoppiato le proprietà meccaniche dei composti rigenerati. *“**Ci stiamo avvicinando sempre di più alla reale devulcanizzazione** e, con le tecnologie attuali, è possibile incorporare circa il 10% di gomma rigenerata in un nuovo pneumatico, senza comprometterne realmente le proprietà”,* dice Craipeau. *“La proporzione può arrivare al 70% per le componenti tecniche in un sistema a circuito chiuso.”*

“La gomma è sicuramente più complicata da rigenerare rispetto alla plastica o ai metalli, - aggiunge - ma senza l'aiuto del legislatore, il riciclaggio di pneumatici e della gomma rimarrà la parte più povera del settore del riciclaggio industriale.”



In Europa e negli Stati Uniti, i pneumatici fuori uso vengono generalmente trattati come un materiale a basso valore aggiunto, che viene **trasformato in energia o utilizzato come riempitivo** per i tappeti erbosi, miscelato con asfalto o utilizzato per realizzare mobili economici e simili. Meno dell'1% in Europa viene trasformato in gomma rigenerata. In Cina, al contrario, oltre il 95% dei PFU viene trasformato in **gomma rigenerata ad alto valore aggiunto**; il tasso è simile in India e la domanda di gomma rigenerata è superiore all'offerta, costringendo molti importanti player a importare pneumatici a fine vita europei, che sono generalmente considerati di qualità superiore rispetto al materiale locale.

In un mondo in cui le esportazioni di tutti i tipi di rottami sono limitate, è importante iniziare a prendere in considerazione l'**aggiunta di valore ai rifiuti di gomma nel loro Paese di origine** ed esportarli solo dopo il ritrattamento. Questa è già la tendenza per materie plastiche e metalli e dovrebbe essere seguita anche dalla gomma.

*“L'Europa ha una delle migliori materie prime al mondo per la produzione di gomma rigenerata”, continua Craipeau. “Il Parlamento europeo dovrebbe intervenire, proprio come ha fatto per la plastica, al fine di cambiare mentalità e **costringere le industrie europee della gomma a incorporare un contenuto minimo di materiale riciclato** nella loro produzione, purché le proprietà dei loro prodotti finali non ne risentano notevolmente. Riteniamo che i contenuti riciclati obbligatori del 5-10% per i pneumatici e del 10-20% per le parti in gomma siano sicuramente realizzabili.”*



ALCUNI NUMERI

L'uso più importante della gomma è nei pneumatici dei veicoli; **oltre il 70% di tutta la gomma del mondo finisce attorno alle ruote** di auto, biciclette e camion. Altre applicazioni sono i prodotti in gomma industriale utilizzati, ad esempio, nell'edilizia, nei velivoli, nelle calzature e nei guanti.

Con oltre un miliardo di automobili e veicoli commerciali già in uso in tutto il mondo, **i pneumatici fuori uso sono oggi tra le maggiori fonti di rifiuti**. Pneumatici realizzati con circa l'80% di miscela di gomma, acciaio e tessuti sono costruiti per durare, il che li rende però un prodotto molto impegnativo da riciclare.

Storicamente, la difficoltà nel riciclaggio ha portato allo **smaltimento incontrollato o illegale di pneumatici fuori uso**, ma con la formazione delle società di gestione dei PFU nazionali, e con lo sviluppo di nuovi mercati di destinazione per i materiali derivati da pneumatici, i PFU finiscono sempre meno nelle discariche, mentre l'industria del riciclaggio continua a crescere.

Nel 2018, oltre 3 milioni di tonnellate di PFU sono state recuperate in **Europa, con un tasso di trattamento superiore al 96%**. Nel loro insieme, Europa, Stati Uniti e Giappone hanno un tasso di recupero medio del 90%.

© riproduzione riservata pubblicato il 15 / 06 / 2020