

GREEN NEWS

20/11/2012

Recupero oli usati: la bruciante questione tedesca

VERONICA ULIVIERI

Ogni anno, in Italia, vengono consumati per i motori di auto, moto e imbarcazioni - ma anche per far funzionare i macchinari industriali - **431.000 tonnellate di olio lubrificante**. Di questo, circa la metà brucia dentro il motore, mentre il restante 46% è quello che viene tolto al momento del cambio dell'olio. Di questa parte, **oggi nel nostro Paese viene recuperato e rigenerato il 95%**, quasi 189.300 tonnellate.

Una quantità enorme, che, se dispersa

nell'ambiente, provocherebbe danni incalcolabili. Basti pensare che **quattro chili di olio usato, pari al cambio di un'auto, se versati in acqua possono inquinare una superficie grande come un campo di calcio**. L'olio crea infatti una sottilissima pellicola che impedisce l'ossigenazione della flora e della fauna sottostanti fino a provocarne la morte.

Il **Consorzio Obbligatorio degli Oli Usati (COOU)** ha concluso ieri a **Torino** la sua campagna educativa itinerante "**CircOLIamo 2011-12**", che in due anni ha raggiunto 100 province italiane, coinvolgendo **20.000 studenti e più di 600 amministratori locali**. Occasione per fare il punto su un lavoro che dura da 28 anni, e ha permesso di raccogliere 4,72 milioni di tonnellate di olio lubrificante usato: "L'88,6% è stato classificato come idoneo alla rigenerazione per la produzione di nuove basi lubrificanti, mentre il 10,8% è stato avviato a combustione in appositi impianti, quali, ad esempio, i cementifici. Solo una frazione molto piccola, in quanto irrimediabilmente inquinata, è stata *termodistrutta*". Tutto questo, continua il COOU, "ha consentito un risparmio complessivo sulle importazioni di petrolio del Paese di quasi 2,9 miliardi di euro".

Numeri dietro ai quali c'è una vera e propria filiera che segue il lubrificante dalla raccolta alla rigenerazione, fino alla reimmissione sul mercato. Il COOU si avvale infatti di **una rete di raccolta di 72 aziende su tutto il territorio nazionale**, che raccolgono gli oli e li stoccano nei depositi. Per i produttori di lubrificanti usati non inquinati da altre sostanze, la raccolta è gratuita. Dai magazzini, gli oli



arrivano poi a speciali impianti di raffinazione che, sottolinea **Antonio Mastrostefano**, direttore Strategie, Sistemi e Comunicazione del Consorzio, “hanno ancora un'ampia capacità residua. Potrebbero infatti trattare 300.000 tonnellate all'anno, ma per adesso ne rigenerano 170.000”. Alla raccolta sfugge ancora un 5% che, spiega il presidente del COOU **Paolo Tomasi**, “si concentra in particolar modo nel fai da te su automobili, barche e mezzi agricoli”. Per questo il Consorzio, che con CircOLIamo punta proprio a modificare simili comportamenti, “raccomanda di far **svolgere il cambio dell'olio nelle officine o nelle stazioni di servizio, in cui sono rispettate tutte le regole di sicurezza e dove lo smaltimento dell'olio usato viene gestito correttamente**”. I cittadini che decidono di far da sé devono portare il lubrificante ai centri di raccolta dei rifiuti ingombranti e speciali: in **Piemonte**, per esempio, ci sono 200 ecocentri attrezzati per raccogliarlo gratuitamente. Un vero e proprio sistema che fa capo al Consorzio, e costituisce un fiore all'occhiello dell'Italia, tanto che, come racconta **Ernesto Besozzi** di Sepi, società che si occupa della raccolta in Piemonte, “**anche in Cina vogliono prenderci ad esempio**. Siamo andati a Shanghai nelle scorse settimane, e ora stiamo valutando il modo migliore per collaborare”.

Ma se il primato dell'Italia è riconosciuto a livello internazionale, quello che succede in altri Paesi con regole meno rigide, primo tra tutti la **Germania**, potrebbe avere forti ripercussioni sul sistema COOU. I tedeschi, infatti, “pur avendo – continua Mastrostefano – un'industria della rigenerazione con una capacità residua significativa, privilegiano, **spinti dalle condizioni del mercato e da norme meno stringenti di quelle dell'Italia, la combustione**”. Inoltre, in Germania “il prezzo che gli operatori locali sono disponibili a pagare per l'olio usato è molto alto, e risulterebbe conveniente anche dovendo coprire i costi di trasporto dall'Italia. Finora, la Germania non ha comprato il nostro olio perché tutti i volumi erano già vincolati da contratti triennali, che però scadono il 31 dicembre”. **Da gennaio 2013, agli operatori tedeschi che chiederanno di acquistare lubrificante usato, il Consorzio non potrà dire di no**. “Se il futuro dell'olio italiano è affidato solo al principio del libero mercato, c'è il rischio che venga comprato dall'estero e che le nostre aziende si ritrovino senza un prodotto di cui oltretutto gli italiani pagano per il corretto smaltimento. **Su ogni chilo di olio, il cittadino paga 5 centesimi per lo smaltimento, ed è paradossale che poi questo processo avvenga all'estero**. Inoltre, per l'olio rigenerato in Italia, i costi crescerebbero di molto, e le imprese italiane non riuscirebbero a venderlo”. Il problema, dicono al COOU, è tutto italiano: “Oggi il Ministero dell'Ambiente non può dire no all'Antitrust. E gli stessi operatori stranieri potrebbero appellarsi al principio del libero mercato se ci rifiutassimo di cedere loro olio usato italiano”. In teoria, però, le norme per difendere il sistema del nostro Paese ci sarebbero: “**Nella direttiva europea sui rifiuti, è sancito il principio di prossimità, che prevede che il trattamento o lo smaltimento avvengano in un luogo il più vicino possibile a dove viene prodotto il rifiuto**. Inoltre, viene anche stabilita una gerarchia di azioni: bisogna privilegiare la riduzione dei rifiuti, seguita dal riuso e dal riciclo. Solo al quarto posto c'è il recupero energetico come avviene per l'olio usato in Germania, che scegliendo in prima istanza la combustione contravviene alle norme europee”.