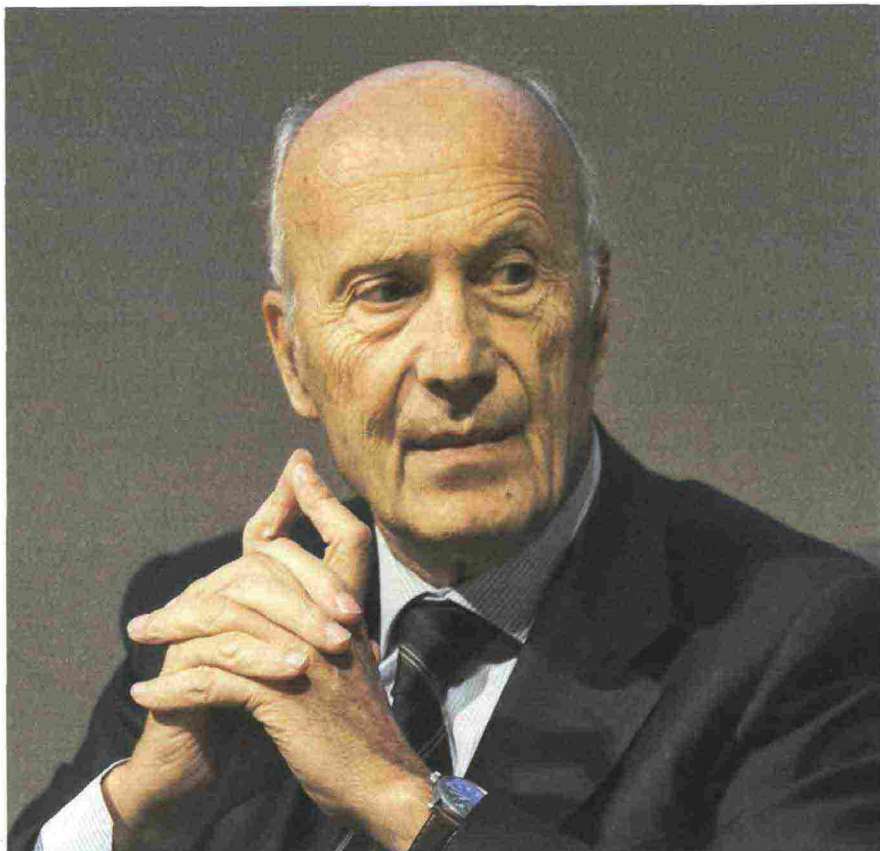


ITALIA VERDE

Paolo Tomasi, presidente del **Consorzio obbligatorio degli oli usati**.



minicri/Agf

IL GIACIMENTO NASCOSTO

Tre miliardi di euro di importazioni petrolifere risparmiate: merito del riutilizzo degli oli usati. Un settore in cui il nostro Paese eccelle a livello mondiale.

di Gianluca Ferraris

Supponiamo che stiate partendo per un lungo viaggio e abbiate deciso di provvedere da soli al cambio d'olio della vostra auto. Se una volta terminata l'operazione di svuotamento butterete quei cinque litri di lubrificante esausto nel tombino, come ancora alcuni purtroppo fanno, oltre a ungervi le mani che finirete per inquinare uno specchio d'acqua marina largo più o meno come un campo da calcio. «Allargarsi a macchia d'olio», evidentemente, non è una metafora sorta dal nulla.

Se invece telefonerete al numero verde 800.863048, il **Consorzio obbligatorio degli oli usati (Coou)** vi indicherà il centro di raccolta più vicino dove potrete consegnare gratuitamente la vostra vecchia latta. Non solo: così facendo contribuirete a regalare all'Italia un risparmio sulla bolletta petrolifera di 50 milioni di euro l'anno. «Di questi tempi non è poco» sottolinea Paolo Tomasi, presidente del **Coou**. «Se la necessità di recuperare gli oli usati è ormai un comportamento acquisito, meno conosciuto è il fatto che il loro recupero possa trasformarsi in una importante leva

economica. Per fortuna in Italia siamo ben piazzati su entrambi i fronti».

I numeri confermano le tesi di Tomasi. Dal 1984 a oggi il consorzio, che riunisce le aziende produttrici di lubrificanti attive in Italia e che ha festeggiato proprio il mese scorso il suo trentennale, ha raccolto oltre 5 milioni di tonnellate di olio usato, di cui 4,5 milioni avviate alla rigenerazione: il 90 per cento del totale, che regala al nostro Paese uno dei suoi rari primati europei in positivo e ci ha consentito di essere, nell'ultimo decennio, uno dei pochi a centrare (e superare) costantemente la direttiva europea in materia. E, per una volta, nessuno sperpero di denaro, visto che in base al decreto istitutivo il **Coou** ha natura di ente pubblico ma si autofinanzia con i proventi della raccolta e il contributo dei soci. Nel corso degli anni questi proventi sono cresciuti di pari passo con la raccolta che in tre decenni è centuplicata rispetto alle iniziali 50 mila tonnellate di oli combustibili.

«Non va dimenticato che l'aumento negli ultimi anni è proseguito nonostante il calo di consumi di olio nuovo, sia per uso industriale che civile» puntualizza Franco Venanzi, presidente di Anco (Associazione nazionale concessionari consorzi), che rappresenta il network di 72 aziende alle quali è affidato il passaggio iniziale. «Merito di un rapporto molto stretto fra tutti i protagonisti della filiera, ma anche dei continui investimenti in innovazione».

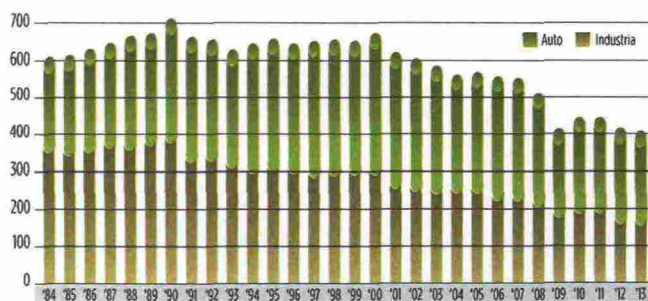
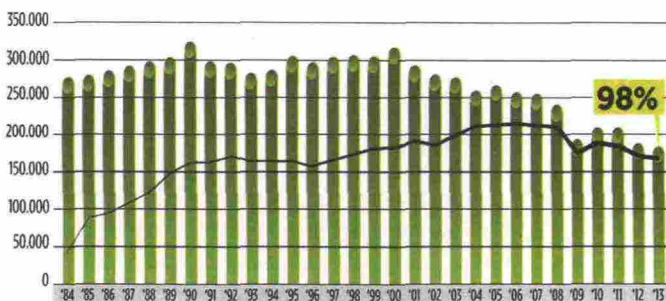
Per molte aziende, insomma, la sfida della sostenibilità ambientale si è tradot-

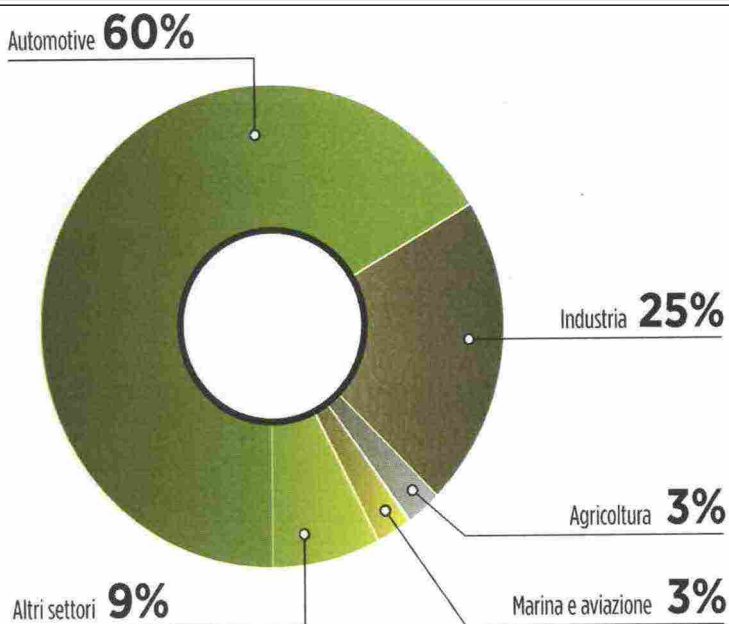
ta anche in un'opportunità di maggiore competitività, come hanno sottolineato anche il ministro dell'Ambiente Gian Luca Galletti (vedere l'intervento a pagina 95) e la Fondazione per lo sviluppo sostenibile che ha curato il Green economy report, il documento che analizza le performance ambientali ed economiche del **Coou** in 30 anni di lavoro.

I casi più interessanti sono quelli che riguardano la parte terminale della filiera di riutilizzo. Un esempio? La **Viscolube** di Pieve Fissiraga, nel Lodigiano, è proprietaria di due dei cinque impianti di rigenerazione italiani, e tratta ogni anno fino a 170 mila tonnellate di **oli usati**. Da 100 chili di «rifiuti» si ottengono 10 chili di gasolio, 12 di residuo asfaltino, utilizzabile in edilizia, e 70 di lubrificante rigenerato, che viene rivenduto alle aziende petrolifere a un costo del 10-15 per cento inferiore ai prodotti da raffinazione tradizionali. «La rigenerazione del lubrificante usato permette al nostro Paese di risparmiare sulle importazioni di petrolio e alle aziende di essere più competitive rispetto al problema della bolletta energetica» conferma l'amministratore delegato di **Viscolube** Antonio Lazzarinetti. «Pochi lo sanno, ma ormai circa un quarto del mercato delle basi lubrificanti in Italia è costituito da basi rigenerate». Avvalendosi di una tecnologia propria, **Viscolube** ha sviluppato e brevettato un processo di rigenerazione che è stato già venduto a molti impianti stranieri, e proprio il mese scorso ha firmato un accordo quadro di trasferimento tecnologico con la

Trent'anni virtuosi

Nel grafico a sinistra la curva nera indica la raccolta degli **oli usati** mentre gli istogrammi mostrano il totale raccoglibile: siamo arrivati quasi al 100 per cento. A destra, i consumi di lubrificanti e la loro ripartizione tra uso automobilistico e industriale.





Da dove arriva

I settori da cui provengono gli oli rigenerati: il grosso viene raccolto nel settore auto.

Crdc, la più grande azienda di riciclaggio cinese. «L'espansione industriale e la rapida diffusione di automobili di proprietà hanno aumentato rapidamente la quantità di olio usato in quel Paese, provocando un problema ambientale sempre più serio» continua Lazzarinetti. «A differenza dell'Italia, che rigenera il 90 per cento dell'olio usato raccolto, la Cina destina ancora la stragrande maggioranza di questo rifiuto alla combustione ed è lontanissima dagli obiettivi del protocollo di Kyoto: per questo hanno bisogno di noi».

Il business cresce, ma il focus principale resta quello del risparmio energetico e della sostenibilità. «Per questo» dice Tomasi «mi piace sottolineare i risultati raggiunti su questo fronte. Il processo di rigenerazione, inoltre, consuma un terzo delle risorse energetiche necessarie per produrre nuovi lubrificanti, riducendo le emissioni di anidride carbonica del 40 per cento, e in 30 anni ha permesso all'Italia di risparmiare 3 miliardi di euro di importazioni petrolifere, 1,1 milioni di tonnellate di emissioni nocive e 2,3 miliardi di metri cubi di acqua. Possiamo migliorare ancora, perché gli impianti hanno una ulteriore capacità di impiego. Ma rispetto al passato, quando venivano utilizzati per meno della metà della capacità e il sistema stava in piedi soprattutto grazie ai sussidi pubblici, il passo in avanti è evidente».

© RIPRODUZIONE RISERVATA