

PIOMBO BATTERIE AMBIENTE

# Ottantadue

4

OTTOBRE 2018

COBAT INFORMA STORIA • CULTURA • ECONOMIA

## IL FUTURO DEL TRASPORTO È ELETTRICO

Anno 20 • n° 4 • Registrazione del Tribunale di Roma del 22 novembre 1999, n° 538 • Poste Italiane S.p.A. • Spedizione in Abbonamento Postale 70% - L0/CO

**3** E-MOB, PARTE DAI COMUNI  
LA MOBILITÀ SOSTENIBILE

**28** SALVIAMO IL PIANETA  
DALLA PLASTICA

**33** LA STRETTA DELLA GIUSTIZIA  
CONTRO I REATI AMBIENTALI

## EDITORIALE

Con le aziende sane contro gli ecoreati

2

### E-MOB, LA CARICA DEI COMUNI PER LE AUTO ELETTRICHE

3

Successo per la Conferenza nazionale sulla mobilità elettrica organizzata con il sostegno di Cobat. Da oltre 100 comuni aiuti concreti per l'elettrico.



### IN LOMBARDIA LA PRIMA AUTOSTRADA A EMISSIONI ZERO

12

L'A35 Brè-Bè.Mi sarebbe pronta al debutto elettrico entro un anno. È il primo progetto italiano di "autostrada green" per il trasporto merci.



### ANCO IN PRIMA FILA PER L'ECONOMIA CIRCOLARE

16

Sul Lago Maggiore la convention nazionale dell'Associazione Nazionale Concessionari Consorzi. Cresce la quantità di rifiuti speciali avviati al recupero.



### LA SOSTENIBILITÀ VIAGGIA SUI VEICOLI SCANIA

20

Italscania porta nel nostro Paese la filosofia green dell'azienda scandinava: camion non inquinanti, autobus elettrici e siti produttivi a basso consumo.



### VENANZIEFFE, DA 60 ANNI IN CAMPO PER L'AMBIENTE

24

Il Punto Cobat attivo in Lombardia nel recupero di oli e batterie. L'amministratore Franco Venanzi: "Servono leggi più chiare e meno burocrazia".



### L'ALLARME PLASTICA MINACCIA TERRA E MARE

28

Un mondo free plastic forse è utopico, ma occorre limitare in modo radicale l'uso di materiali plastici se vogliamo garantire un futuro al pianeta.



### RECORD DI ARRESTI E INCHIESTE CONTRO I CRIMINI AMBIENTALI

33

Mai come nel 2018 si è registrata una forte azione repressiva contro gli ecoreati. Lo confermano i dati dell'ultimo Rapporto Ecomafia di Legambiente.



## LIBRI SCELTI

38

Automotive - Neomateriali nell'economia circolare

## COBAT INFORMA

39

Circular Economy, continuano i corsi per giornalisti

*“D’una città non godi le sette o settantasette meraviglie, ma la risposta che dà a una tua domanda”.*

*(Italo Calvino)*

Editore:

**Cobat**

Via Vicenza 29 • 00185 Roma  
Tel. 06.487951 • Fax 06.42086985  
N° Verde 800.869120  
www.cobat.it • www.cobat.tv  
www.ottantaduecobat.it  
e-mail: info@cobat.it

Direttore Responsabile:

**Giancarlo Morandi**

Coordinamento editoriale e di redazione:

**Emanuela Fagioli**

Segreteria di redazione:

**Chiara Bruni**

**Gianluca Martelliano**  
comunicazione@cobat.it

Hanno collaborato a questo numero:

**Emanuela Fagioli**  
**Matteo Filacchione**  
**Giancarlo Morandi**  
**Gea Nogara**  
**Redazione Cobat**

Foto e illustrazioni:

**Archivio Cobat**  
**Emanuela Fagioli**  
**Matteo Filacchione**  
**Fotolia**  
**Archivio A.N.CO.**  
**Archivio Scania**  
**Archivio Venanzieffe**

Progetto grafico, impaginazione e stampa:

**Editoria Grafica Colombo Srl**  
Via Roma, 87 • 23868 Valmadrera  
Tel. 0341.583015 • Fax 0341.583062

Registrazione del Tribunale di Roma  
del 22 novembre 1999 n° 558

Questa rivista è stampata su carta certificata FSC® che identifica prodotti realizzati con cellulosa proveniente da foreste gestite responsabilmente.





# Con le aziende sane contro gli ecoreati



Giancarlo  
Morandi  
Presidente Cobat

## PUÒ SEMBRARE STRANO CHE UNA

organizzazione come Cobat, che si occupa di economia circolare organizzando la logistica e i processi industriali del riciclo, abbia tanta attenzione ai reati che si commettono nel settore ambientale: quelli che vengono chiamati comunemente "ecoreati".

In realtà questa attenzione ha invece molte motivazioni.

La più immediata delle motivazioni è quella che riguarda la difesa delle aziende che lavorano con Cobat e che rischiano di non poter stare sul mercato se subiscono una concorrenza sleale da parte di chi abbatte i propri costi non ottemperando alle leggi ambientali, con l'effetto evidente dal punto di vista sociale della perdita di tanti posti di lavoro e la dispersione di capacità imprenditoriali rispettose della legalità e dell'interesse generale.

Vi è poi un interesse della nazione Italia a

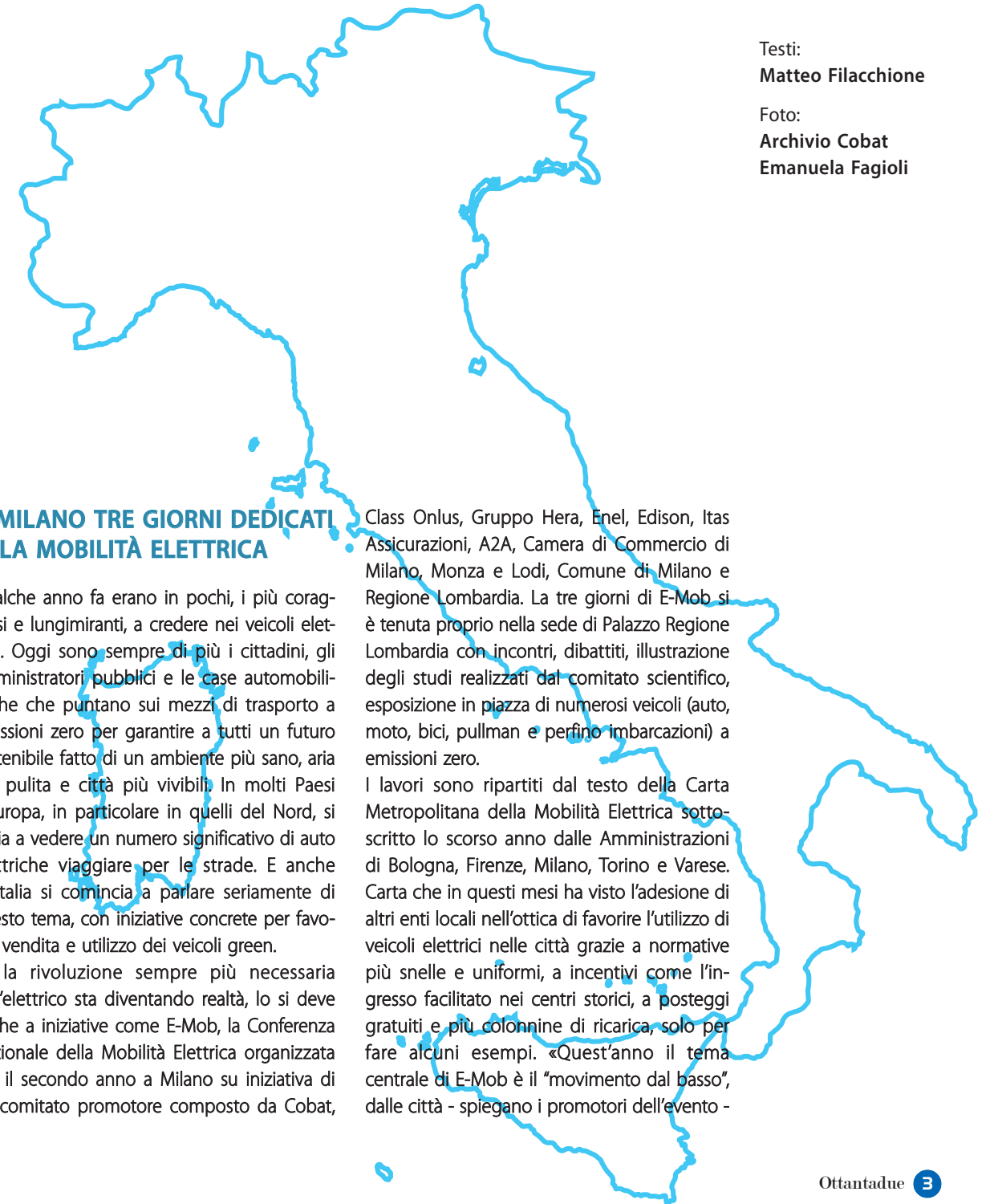
far fronte agli obblighi internazionali anche nel settore ambientale e tutto ciò che viene organizzato in modo fraudolento, e dunque nascosto, non può certo far parte delle statistiche che riguardano l'attività di recupero e riciclo che il Governo deve documentare; rischiamo così di essere sottoposti a forti multe internazionali oltre a non avere credibilità in quelle sedi ove si discute del futuro dell'economia sostenibile.

Il non adempiere ai corretti obblighi ambientali riduce anche le risorse che il Paese potrebbe riutilizzare una volta effettuato l'opportuno riciclo e fa scomparire tanti posti di lavoro legati al settore impoverendo così tutto il Paese.

Ma certamente la motivazione più forte che dovrebbe esortare tutti ad essere capaci di perseguire chi compie gli ecoreati è che un ecoreato è, tra i delitti che l'uomo può compiere, il peggiore: certamente chi subisce direttamente un furto, una rapina, o un odioso imbroglio può ritenere di essere vittima di un torto immane e per i parenti di chi viene ucciso sarà certamente difficile pensare a un delitto più grave, ma il più odioso e vigliacco dei delitti è invece perpetrato da coloro che inquinando tolgono la vita a moltitudini di persone in un tempo senza confini: avvelenando l'acqua, l'aria, la terra si avvelenano tutti gli esseri viventi che hanno e avranno la sfortuna di vivere in quell'ambiente.

Dunque, per un consorzio che ha fatto della sostenibilità ambientale la sua missione ideale, scovare e far perseguire tutti coloro che offendendo l'ambiente ci tolgono una parte della nostra vita è un dovere morale prima ancora che aziendale.

# e\_mob L'ITALIA CHE SARÀ



Testi:  
Matteo Filacchione

Foto:  
Archivio Cobat  
Emanuela Fagioli

## A MILANO TRE GIORNI DEDICATI ALLA MOBILITÀ ELETTRICA

Qualche anno fa erano in pochi, i più coraggiosi e lungimiranti, a credere nei veicoli elettrici. Oggi sono sempre di più i cittadini, gli amministratori pubblici e le case automobilistiche che puntano sui mezzi di trasporto a emissioni zero per garantire a tutti un futuro sostenibile fatto di un ambiente più sano, aria più pulita e città più vivibili. In molti Paesi d'Europa, in particolare in quelli del Nord, si inizia a vedere un numero significativo di auto elettriche viaggiare per le strade. E anche in Italia si comincia a parlare seriamente di questo tema, con iniziative concrete per favorire vendita e utilizzo dei veicoli green.

Se la rivoluzione sempre più necessaria dell'elettrico sta diventando realtà, lo si deve anche a iniziative come E-Mob, la Conferenza Nazionale della Mobilità Elettrica organizzata per il secondo anno a Milano su iniziativa di un comitato promotore composto da Cobat,

Class Onlus, Gruppo Hera, Enel, Edison, Itas Assicurazioni, A2A, Camera di Commercio di Milano, Monza e Lodi, Comune di Milano e Regione Lombardia. La tre giorni di E-Mob si è tenuta proprio nella sede di Palazzo Regione Lombardia con incontri, dibattiti, illustrazione degli studi realizzati dal comitato scientifico, esposizione in piazza di numerosi veicoli (auto, moto, bici, pullman e perfino imbarcazioni) a emissioni zero.

I lavori sono ripartiti dal testo della Carta Metropolitana della Mobilità Elettrica sottoscritto lo scorso anno dalle Amministrazioni di Bologna, Firenze, Milano, Torino e Varese. Carta che in questi mesi ha visto l'adesione di altri enti locali nell'ottica di favorire l'utilizzo di veicoli elettrici nelle città grazie a normative più snelle e uniformi, a incentivi come l'ingresso facilitato nei centri storici, a posteggi gratuiti e più colonnine di ricarica, solo per fare alcuni esempi. «Quest'anno il tema centrale di E-Mob è il "movimento dal basso", dalle città - spiegano i promotori dell'evento -





Il tema di E-Mob 2018 è il “movimento dal basso”: la rivoluzione dei veicoli green parte infatti dalle città. Dai Comuni incentivi per il loro utilizzo.

*Sopra l'incontro di apertura di E-Mob 2018, la seconda Conferenza nazionale sulle auto elettriche. Al tavolo dei relatori anche Giancarlo Morandi, presidente di Cobat, e Camillo Piazza, presidente di Class Onlus, insieme agli assessori dei comuni che hanno dato il via alla rivoluzione dell'elettrico: Firenze, Torino, Milano e Varese.*

Gli enti locali possono fare molto per assicurare condizioni di piena fruibilità e competitività alla mobilità elettrica quale elemento imprescindibile per il miglioramento della qualità ambientale e della vivibilità urbana. Sempre più Comuni italiani stanno aderendo alla Carta Metropolitana creando sul territorio una rete per lo scambio di indirizzi e di positive esperienze concrete che si espande di giorno in giorno e che può diventare il motore del processo di diffusione della mobilità green fino a livello nazionale».

### LA CARICA DELL'ELETTRICO PARTE DAI COMUNI

La carica per la rivoluzione dell'elettrico parte dunque dai Comuni. Un tema trattato già nel primo giorno di E-Mob con l'intervento di apertura di Giancarlo Morandi, presidente di Cobat. «Dopo il convegno del 2017 al Castello Sforzesco di Milano, abbiamo iniziato a lavorare giorno dopo giorno per tutti i dodici mesi dell'anno con le Amministrazioni comunali - sottolinea Morandi - Molte le persone impe-

gnate sia tra coloro che hanno responsabilità amministrative, sia tra i dirigenti di aziende private, sia nel settore scientifico con professori ed esperti, per arrivare agli amici di Cives e alle associazioni. Tutti insieme abbiamo lavorato con l'obiettivo di definire indirizzi condivisi e azioni concrete. Oggi illustriamo i risultati raggiunti per portarli agli oltre 100 Comuni che hanno già aderito alla Carta Metropolitana. Si tratta di un successo per il nostro lavoro, e più in generale di un successo per tutti coloro che hanno a cuore il problema delle nostre città che necessitano di un ambiente più vivibile, con meno traffico e meno inquinamento. La rivoluzione dell'elettrico è iniziata ed è sempre più indispensabile per garantire a tutti un futuro migliore. Cobat continuerà a lavorare per favorire questo cambiamento». Nel Comitato organizzativo di E-Mob 2018 un ruolo chiave lo ha giocato Class Onlus con il suo presidente Camillo Piazza, al quale abbiamo chiesto se dalla sottoscrizione della Carta Metropolitana nel maggio 2017 siano stati fatti o no passi avanti. «Sono stati fatti enormi passi avanti - risponde con sicurezza Piazza - In un anno siamo già arrivati a più di 100 comuni, nei quali abitano oltre 15 milioni di persone, che hanno sottoscritto questa Carta. Oggi i quattro assessori promotori di Milano, Torino, Varese e Firenze stanno spiegando quali sono le linee di indirizzo per il prossimo anno. L'obiettivo è quello di arrivare entro la terza

Conferenza di E-Mob a capire quanti comuni avranno adottato in giunta questi provvedimenti. Ciò che impressiona in positivo è la contaminazione che i grandi comuni stanno facendo nei confronti dei piccoli». Piazza non nasconde il ritardo del nostro Paese per quanto riguarda la diffusione di auto elettriche, ma punta il dito soprattutto contro le politiche deludenti dei Governi di ieri e di oggi. I Comuni invece hanno acceso la scintilla del cambiamento, scommettendo sulla “forza di contaminazione” di tante piccole scelte che ognuno, individuo o comunità che sia, compie quotidianamente. Tra gli esempi migliori c'è senza dubbio quello di Milano. «Oggi abbiamo una Carta sulla mobilità elettrica firmata da tantissimi Comuni d'Italia, abbiamo un accordo con Anci, una disponibilità data dal nuovo Governo in continuità rispetto alle collaborazioni già avviate, quindi pensiamo di poter arrivare presto a una piattaforma unitaria a livello nazionale - commenta Marco Granelli, assessore alla Mobilità del Comune di Milano - Noi abbiamo pubblicato di recente le linee guida per la posa delle ricariche su suolo pubblico, una grande opportunità per gli operatori, abbiamo i dati di Area C secondo i quali i veicoli elettrici nel cuore della città sono raddoppiati nell'ultimo anno, e insieme con gli ibridi ormai costituiscono il 16% delle auto che circolano in Area C. Questo è un dato molto importante».







Molto significativa anche l'esperienza di Torino. «Per quanto riguarda il settore pubblico il nostro Comune conta oggi la flotta di veicoli green più grande in Italia perché abbiamo 23 minibus più 28 autobus sempre elettrici, 20 li abbiamo già, 8 stanno arrivando - fa sapere Maria La Pietra, assessore ai Trasporti del Comune di Torino - Stiamo inoltre per acquistare i battelli elettrici per il trasporto fluviale, e per il futuro stiamo pensando alla guida autonoma elettrica».

Al tavolo dei relatori della prima giornata di E-Mob anche Davide Crippa, sottosegretario del Ministero per lo Sviluppo Economico, il quale ha confermato l'impegno del Governo per l'elettrico, senza però incentivi diretti agli acquirenti privati.

«Incentivi a pioggia no, perché oggi non abbiamo le risorse - precisa Crippa - Potenzieremo invece il trasporto pubblico elettrico, prevedendo inoltre incentivi a favore di chi utilizza in maniera "massiva" le auto: quindi padroncini, taxi o flotte aziendali che tra l'altro possono veicolare anche un messaggio importante, e cioè fare capire che i mezzi elettrici sono realmente fruibili da parte di tutti».

## IL RUOLO CHIAVE DELLE BATTERIE PER ABBATTERE I COSTI

Il contenimento dei costi delle auto elettriche a partire da quelli delle loro batterie, il potenziamento delle infrastrutture di ricarica sul territorio con più colonnine elettriche sia pubbliche che private, la garanzia di autonomie di viaggio importanti. Sono questi alcuni dei punti chiave per promuovere l'utilizzo delle auto elettriche.

Se n'è parlato durante la seconda giornata di lavori di E-mob. Cobat, come ricordato da Andrea Carluccio (responsabile Area produttori e importatori) e Luigi De Rocchi (responsabile Area studi e ricerca), sta lavorando da tempo a importanti progetti, a partire da quello per il riutilizzo degli accumulatori delle auto elettriche per lo storage di energia, con vantaggi sia per l'ambiente sia per gli utenti in termini di contenimento dei costi.

Giancarlo Morandi, presidente di Cobat: "Oltre 100 comuni hanno aderito alla Carta Metropolitana. L'obiettivo è semplificare la vita a chi utilizza auto elettriche".

*La seconda edizione di E-Mob si è tenuta nella sede di Regione Lombardia. Tra i partecipanti anche il governatore Attilio Fontana che ha voluto visitare alcuni dei numerosi stand dei veicoli elettrici esposti nel piazzale d'ingresso. Tantissime le persone che hanno potuto vedere da vicino auto, moto, bici, pullman e persino imbarcazioni a emissioni zero.*







Tra i numerosi stand e postazioni di E-Mob anche quello di Cobat. Presenti aziende del settore elettrico, case automobilistiche e società specializzate nella realizzazione di colonnine di ricarica.

«I risultati sono al momento di stima, ma molto incoraggianti - sottolinea Luigi De Rocchi - Uno degli aspetti chiave per abbattere i costi di acquisto di un veicolo elettrico risiede nel costo del kilowatt/ora della batteria. Per questo è già confortante osservare i primi trend sulle previsioni di costo dei kilowatt/ora destinati a scendere all'interno di range più sostenibili. L'altro tema riguarda il fine vita delle auto elettriche e in particolare delle batterie. Qui i costi sono ancora troppo onerosi e si deve lavorare per diminuirli. In questa direzione va un importante progetto al quale partecipa anche Cobat, progetto coordinato dal CNR insieme al Politecnico di Milano. Esso - aggiunge De Rocchi - vede FCA in prima linea nel gestire il fine vita di questi veicoli in un'ottica diversa e moderna, quella dell'economia circolare. Ciò significa che l'auto, quando raggiungerà il suo fine vita, dovrà e potrà essere fonte di nuovi materiali, metallici o plastici, e le stesse batterie potranno essere riutilizzate. Ciò avverrà attraverso una caratterizzazione della batteria stessa



e dei moduli che la compongono per realizzare nuovi accumulatori per applicazioni secondarie, in primo luogo nello storage elettrico». Presente a E-Mob anche Raffaele Tiscar, esponente del precedente Governo ed esperto di Mobilità sostenibile. «Siamo ancora all'inizio di una sicura rivoluzione che interesserà la mobilità privata - afferma Tiscar - Passare da uno zero virgola di oggi nel mercato dei veicoli elettrici a qualche punto percentuale è la sfida per il nostro Paese. Lo zero virgola si traduce in qualche migliaio di auto elettriche che registrano un incremento di vendita negli ultimi anni. Ma occorre fare di più, superando alcuni fattori critici. Il più problematico riguarda le scarse infrastrutture di ricarica presenti sul territorio nazionale». Un tema, quello delle colonnine da potenziare sia in ottica pubblica che privata, ripreso anche da Motus-E, la prima associazione italiana che riunisce operatori industriali, filiera dei trasporti, mondo accademico e consumatori per favorire la transizione verso un concetto più sostenibile di mobilità.

**Camillo Piazza, presidente di Class Onlus:**  
**“Grazie agli enti locali sono stati fatti enormi passi avanti. Ora servono più colonnine di ricarica e azioni concrete da parte del Governo”.**

«Al momento il costo d'acquisto delle auto e di tutti i mezzi elettrici è purtroppo ancora molto elevato - conferma Francesco Naso, responsabile dell'Area Technology & Market di Motus-E - C'è però una notizia positiva: nei prossimi due anni inizieranno ad arrivare sul mercato modelli economicamente più accessibili e di fascia media. Ci aspettiamo quindi una maggiore diffusione rispetto alle circa 12.000 auto elettriche private e a qualche centinaio di bus elettrici in circolazione oggi in Italia. Per quanto riguarda le infrastrutture, come Motus-E sosteniamo con attività di informazione e consulenza gli enti locali nel rispondere alle tante richieste di installazione, a partire dalle colonnine fast».

Soddisfatti gli organizzatori della Conferenza nazionale sulla mobilità sostenibile. Chiara Bruni, responsabile marketing e comunicazione di Cobat: «Abbiamo registrato una grande partecipazione da parte di istituzioni, operatori del settore e cittadini. Continueremo il nostro impegno a favore dell'elettrico per rendere più vivibili le nostre città».





## IL POPOLO DELL'ELETTRICO

La terza giornata di E-mob è stata invece dedicata al cosiddetto "popolo dell'elettrico", cioè a quelle persone che hanno già deciso di acquistare o utilizzare un veicolo a emissioni zero, dimostrando di saper guardare al futuro. Una giornata importante per capire le potenzialità di questi veicoli in termini di autonomia, velocità e vantaggi economici.

«I vantaggi sono molteplici - sottolinea un automobilista a bordo di una Golf elettrica - Si inquina molto meno, si risparmia tantissimo sulla manutenzione perché non ci sono catene, cinghie, olii, grassi o altro, e pure i freni sono meno stressati. Il tutto senza dimenticare il comfort di guida». Non solo auto. C'è chi ha raggiunto il piazzale della sede di Regione Lombardia con una moto elettrica. «Questa moto dal design italiano, prodotta a Gallarate, un paese qui vicino, non è ancora sul mercato, ma era giusto presentarla in occasione di questo importante evento - racconta il motociclista - Può viaggiare fino a 180 chilometri l'ora, come autonomia siamo abbondantemente sopra i 250 km. È comoda e divertente da guidare. Si può quindi cambiare in meglio passando all'elettrico, soprattutto pensando che questo è l'unico pianeta che abbiamo e bisogna tenerne conto anche abbandonando gasolio e benzina».

A E-Mob c'è chi è arrivato perfino su un'auto storica trasformata in veicolo a emissioni zero. «Funziona bene, e l'ho riverniciata proprio ieri - spiega il proprietario - lo sono innamorato delle auto d'epoca e ho cercato un connubio tra storicità e il piacere di guidare ecologico. L'autonomia dipende dalle batterie, per quanto riguarda la velocità arrivo ai 90 chilometri l'ora come l'originale». Numerose anche le case automobilistiche che investono nell'elettrico: da Nissan a Psalgroup, da Renault a Bmw, passando per Tesla. «Le auto elettriche sono il futuro, anche perché il diesel nei prossimi anni sarà vietato in sempre più comuni - spiega l'addetta di Psalgroup - Noi proponiamo una scelta alla portata di tutti». Sulla stessa lunghezza d'onda Renault: «Per chi volesse prendere un veicolo senza dover spendere somme eccessive c'è la Twizy, un modello dedicato alla città per gli spostamenti brevi, utile in quanto può accedere all'area C e trovare parcheggio facilmente. Per quanto riguarda la Zoe l'autonomia è di 300 chilometri, il prezzo circa 33.900 euro». Per quanto riguarda Tesla, la ragazza

incaricata di mostrare il veicolo al pubblico spiega: «Questa è un'auto elettrica al 100%. Ha un'autonomia che oscilla tra i 400 e i 500 chilometri, la batteria si carica in meno di un'ora. Questo modello ha sette posti e viaggia fino a 220 chilometri l'ora».

## IL BILANCIO DELLA MANIFESTAZIONE? OTTIMO

In occasione della giornata conclusiva anche Attilio Fontana, presidente di Regione Lombardia, ha voluto portare il proprio saluto ai promotori di E-Mob, rivolgendo un grazie a Cobat, nella persona del presidente Morandi, per l'impegno a favore della mobilità sostenibile. «Tra gli obiettivi che ci siamo posti a inizio mandato c'è quello di favorire l'utilizzo di veicoli green anche nella nostra regione - sottolineano il presidente Fontana e l'assessore alla Mobilità Claudia Terzi - Il numero di auto elettriche in Lombardia sta aumentando, ci sono incentivi per i privati che vogliono installare colonnine di ricarica, e altre iniziative mirate. Vogliamo migliorare la qualità dell'aria che respiriamo e della vita nelle nostre città. La mobilità non è l'unica fonte di inquinamento, ma è bene insistere anche su questo fronte. L'auto elettrica è il futuro. Di recente ho parlato con grandi imprese che vogliono investire nelle infrastrutture di ricarica in Lombardia, a partire dalle colonnine fast che ricaricano in brevissimo tempo - conclude Fontana - Il nostro ente è pronto a sostenere chi lavora in questo settore».

Impegni importanti da parte delle istituzioni dunque, oltre a un gran numero di visitatori e a progetti concreti messi in campo per l'elettrico. La seconda edizione di E-mob, a detta dei promotori, è stata un successo. «È andata molto bene - conferma Chiara Bruni, responsabile marketing e comunicazione di Cobat - Negli anni abbiamo visto un crescente interesse verso la mobilità elettrica. I numeri sono soddisfacenti: quest'anno sono venuti a trovarci a E-Mob oltre mille visitatori, abbiamo avuto una grande attenzione da parte della stampa. Numerosi gli operatori del settore presenti, dalle case automobilistiche ai gestori delle reti, dai distributori ai produttori di colonnine elettriche. E ovviamente non poteva mancare Cobat, sempre attento alla difesa dell'ambiente e al bene del nostro Paese».

**e\_mob**  
CONFERENZA NAZIONALE  
DELLA MOBILITÀ ELETTRICA

COMITATO  
PROMOTORE





# BRE.BE.MI, LA PRIMA AUTOSTRADA ELETTRICA



Testi:  
Emanuela Fagioli

L'autostrada A35 Brescia - Milano (Bre.Be.Mi) sarebbe pronta al debutto "elettrico" in un anno.

Il primo progetto italiano di elettrificazione autostradale a "zero emissioni" per il trasporto merci è stato presentato lo scorso settembre a Brescia ed è stato pro-

mosso da Concessioni Autostradali Lombarde, Bre.Be.Mi, il gruppo svedese Scania, leader nella produzione industriale di veicoli industriali convenzionali ed elettrici, Siemens e i Ministeri delle Infrastrutture e dell'Ambiente.

In Lombardia transitano su gomma quasi

300 milioni di tonnellate l'anno, pari al 26% dell'intero trasporto merci a livello nazionale. I costi in termini ambientali sono altissimi e l'autostrada inaugurata pochi anni or sono per velocizzare il trasporto nel cuore produttivo lombardo potrà fregiarsi del primato di prima e-Highway ita-

liana. Nella prima fase, sperimentale, con un investimento tra i 15 e i 18 milioni di euro si prevede l'elettrificazione di un tratto di 6 Km per collegare Calcio - area con alta concentrazione di operatori della logistica - a Romano di Lombardia. I veicoli per il trasporto merci, collegati alla





Il primo progetto italiano di elettrificazione stradale per il trasporto merci è stato presentato a Brescia. L'intervento è promosso da: Concessioni Autostradali Lombarde, Bre.Be.Mi, Scania e i Ministeri delle Infrastrutture e dell'Ambiente.



linea di contatto elettrica posta ad un'altezza di 5,5 metri sopra la corsia di marcia viaggerebbero così come i vecchi filobus, con un risparmio, rispetto ai consumi di carburante, stimato in oltre il 30%. In termini di sostenibilità ambientale sarà più che significativo l'abbattimento delle emissioni di CO<sub>2</sub>, delle polveri sottili e dei particolati in un'area che registra oggi criticità da bollino rosso. "Dopo il primo anno di sperimentazione l'obiettivo è l'elettrificazione completa di tutti i 52 Km dell'autostrada - sottolinea

Francesco Bettoni presidente di Bre.Be.Mi - sul modello delle e-Highway nord europee in fase di sperimentazione in Germania e Svezia. I tempi stimati per il completamento dell'opera, dopo l'anno di sperimentazione, sono di diciotto mesi. Noi faremo da apripista ma anche le altre autostrade dovrebbero adeguarsi". La Regione Lombardia sul cui territorio grava, in termini ambientali e viabilistici, il 26% dell'intero trasporto merci nazionali, farà la sua parte. Si deve lavorare all'inqua-

dramento normativo prima di dare avvio ai lavori ma Claudia Maria Terzi, Assessore alla Mobilità, e Raffaele Cattaneo, Assessore all'Ambiente, stimano che in sei mesi - quindi a inizio primavera 2019 - i nodi dovrebbero essere tutti sciolti. Anche le aziende dovranno credere ed investire nel progetto dovendo necessariamente adeguare le loro flotte con i nuovi filo-tir. Realtà importanti per volumi di merci trasportate quotidianamente si sono già dette pronte ad investire su questa nuova modalità di trasporto: sono Italtrans, Esselunga, Brivio&Viganò, NOx. I filo-tir sono sviluppati da Scania e dotati di catena cinematica ibrida con motore elettrico alimentato attraverso un pantografo fabbricato da Siemens. Al di fuori della corsia elettrificata i mezzi avranno ancora un'autonomia "green" di 40-50 km grazie alle batterie installate che continueranno ad alimentare il motore elettrico prima dell'entrata in funzione del più tradizionale motore endotermico. Nel progetto che rivoluzionerà la concezione del trasporto su gomma, per non tralasciare proprio nulla e rendere l'elettrica A35 ancor più performante, l'energia elettrica necessaria ai filo-tir sarà prodotta

L'autostrada A35 Brescia - Milano sarebbe pronta al debutto elettrico in un anno. È il primo progetto italiano di "grande arteria" a zero emissioni per il trasporto merci.

da pannelli fotovoltaici installati lungo il percorso. Un passo importante che surclassa le proposte di regolamento UE per la riduzione delle emissioni dei veicoli pesanti presentate lo scorso maggio ed in fase di valutazione nei ministeri degli Stati membri.







sabili di A.N.CO. - cioè quelli non urbani, sono quattro volte i rifiuti che provengono dalle famiglie. Ben 9,6 milioni di tonnellate di quelli prodotti nel nostro Paese nel 2017 sono rifiuti speciali "pericolosi" di cui il 65%, secondo i dati Ispra, viene riciclato, e la quantità di quelli avviati a recupero sta crescendo, mentre quella dei rifiuti

destinati allo smaltimento sta invece diminuendo». Secondo l'A.N.CO., lo scorso anno le aziende associate, definite "i cuscinetti a sfera dell'economia circolare", hanno stoccato un milione circa di tonnellate di rifiuti pericolosi. In particolare l'80% dell'olio lubrificante usato raccolto nel Paese, il 46%



# ANCO IN PRIMA FILA PER L'ECONOMIA CIRCOLARE

Sul Lago Maggiore la convention dell'Associazione Nazionale Concessionari Consorzi. Cresce in modo significativo la quantità di rifiuti speciali avviati al recupero.

Testi:  
Matteo Filacchione

Foto:  
Archivio A.N.CO.  
Emanuela Fagioli

Elaborazione grafici:  
A.N.CO. Young

**U**na convention per parlare di economia circolare e del ruolo dell'importante compito che svolgono i consorzi di recupero nel nostro Paese. L'incontro si è tenuto a Stresa, sul Lago Maggiore, su iniziativa di A.N.CO., l'Associazione Nazionale Concessionari Consorzi, che raggruppa imprese impegnate nel recupero di rifiuti speciali, pericolosi e

non, fra i quali lubrificanti usati, batterie e pile esauste, oli vegetali e grassi animali, rifiuti elettrici ed elettronici. Un dibattito approfondito e articolato che ha coinvolto i consorzi (presenti Conou, Cobat, Ecopneus, Conoe), esponenti del mondo della rigenerazione (Viscolube, Ramoil, AIR), rappresentanti della Pubblica Amministrazione, della politica italiana ed europea (Ministero dell'Ambiente e Parlamento europeo) e del mondo ambientalista (Fondazione per lo Sviluppo Sostenibile, Legambiente). A coordinare i lavori il presidente di A.N.CO., Franco Venanzi. La convention si è aperta con un focus sui dati relativi al recupero dei rifiuti. «Gli scarti speciali - hanno spiegato i respon-



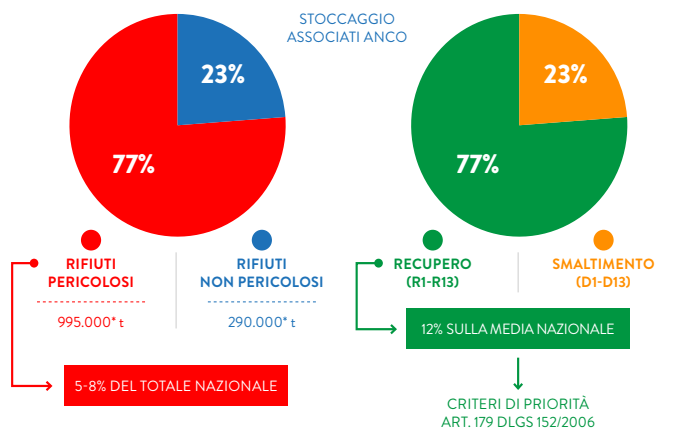
Franco Venanzi, presidente di A.N.CO., insieme ad altri colleghi imprenditori. Sopra un momento del convegno che si è tenuto nella cittadina di Stresa, sul Lago Maggiore.



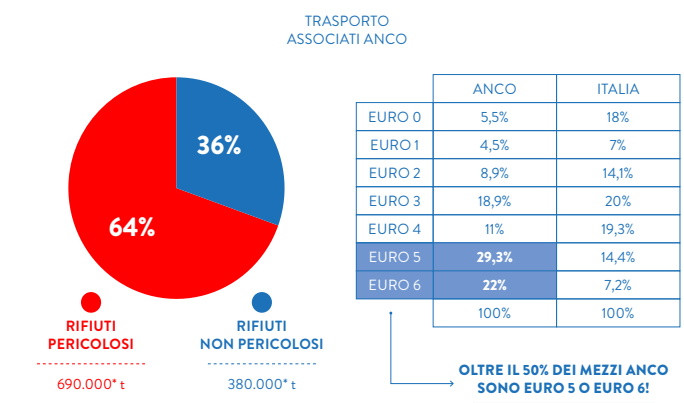
## 2 LO SAPPIAMO CHI SIAMO?



## 3 ECONOMIA CIRCOLARE: UTOPIA O REALTÀ?



## 4 UNA FLOTTA YOUNG



delle batterie al piombo esauste e oltre un quinto degli oli vegetali esausti. L'80% è stato poi avviato al recupero-riciclo, contro un 18-19% affidato invece allo smaltimento. Da rilevare inoltre che gli automezzi che le aziende associate utilizzano per la raccolta e lo smaltimento dei rifiuti sono per il 29% Euro 5 e per il 22% Euro 6, una quota molto superiore alle medie riscontrate in Italia, rispettivamente il 14,4% e il 7,2%: l'attività di salvaguardia dell'ambiente è tale anche nella scelta dei mezzi utilizzati per realizzarla, con un tasso di emissioni nocive in atmosfera decisamente inferiori alla media nazionale.

Spazio quindi al confronto, anche utilizzando numeri e grafici realizzati da A.N.CO. Young. I consorzi hanno esposto le problematiche che ogni giorno i raccoglitori devono affrontare, le aspettative di norme più snelle e meno onerose, l'auspicio di un dialogo costruttivo e non punitivo a priori con i controllori, il confronto e la condivisione di progetti normativi, l'imprescindibilità del sistema consortile.

Stefano Maullu, membro della Commissione Ambiente del Parlamento Europeo, e Ilde Gaudiello, dirigente del Ministero per l'Ambiente, hanno recepito le istanze e l'importanza della realtà A.N.CO. Il primo ha fatto sapere che porterà a Bruxelles alcune delle problematiche emerse, a partire da quella relativa alla concorrenza dei Paesi extra UE. La dirigente ha invece assicurato che il lavoro del Ministero sarà sempre più improntato sul confronto e sullo snellimento burocratico.

Un elemento ha accomunato un po' tutti gli interventi: la necessità di svolgere una grande opera di formazione ed educazione per la costruzione dell'economia circolare. Lo ha sottolineato Paolo Tomasi, presidente del Conou, parlando dell'importanza di inserire il mondo industriale nel processo di circular economy con un'attenta opera di informazione.

Giancarlo Morandi, presidente di Cobat, ha ricordato come i primi ad occuparsi di riutilizzo dei materiali siano stati proprio i consorzi, fin da quando non si parlava ancora di economia circolare, ponendo poi l'attenzione sulla responsabilità estesa



dei produttori e sulla necessità di garantire una concorrenza leale. Stefano Leoni, della Fondazione per lo Sviluppo sostenibile, ha svolto una disamina delle condizioni per il progresso dell'economia circolare ponendo l'attenzione sul fatto che il mercato, da solo, "non ce la fa". Nel quadro complesso che si ha di fronte occorre quindi una sinergia costruttiva fra le amministrazioni, i produttori e gli stessi consumatori.

Barbara Meggetto, presidente di Legambiente Lombardia, ha messo in guardia rispetto al pericolo di smantellare un sistema, quello dei consorzi, fondamentalmente sano ed efficace, senza prima aver ben chiaro come sostituirlo.

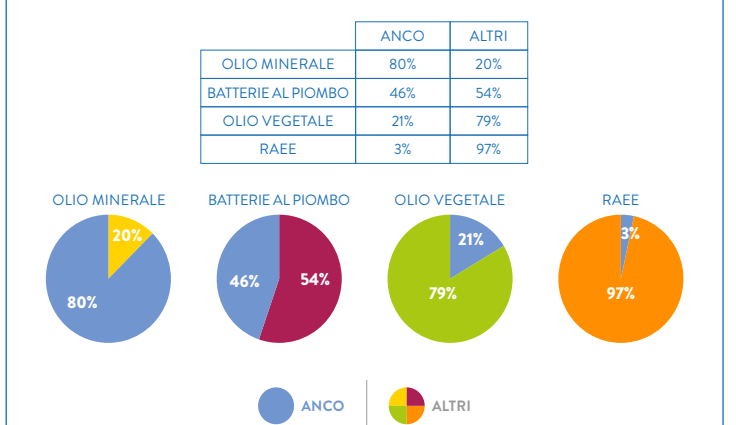
Il presidente A.N.CO., Franco Venanzi, ha infine concluso: «Non spetta evidentemente a noi dettare l'agenda politica, però ci interessa che anche la voce di quegli operatori che concretamente fanno "andare la macchina" venga presa in considerazione. Siamo stati ben lieti di poter ascoltare anche la voce dei rappresentanti politici e istituzionali. Di certo possiamo essere soddisfatti del servizio che le nostre aziende prestano al "pubblico interesse" peraltro in condizioni non sempre ottimali.

Lo scorso anno le aziende associate A.N.CO., definite i "cuscinetti a sfera della circular economy", hanno stoccato oltre un milione di tonnellate di rifiuti pericolosi.

Il sistema dei Consorzi di filiera ha dato e vuole dare sempre di più un contributo prezioso a favore della circular economy, un contributo che invitiamo tutti a considerare con attenzione e rispetto».

A sinistra l'Europarlamentare Stefano Maullu e a destra Claudio Dodici (responsabile di settore batterie e pile di A.N.CO.).

## 5 (QUASI) INSOSTITUIBILI!





# LA SOSTENIBILITÀ VIAGGIA SUI VEICOLI SCANIA



Testi:  
Matteo Filacchione

Foto:  
Archivio Scania

In uno dei suoi stabilimenti principali, quella di Zwolle nei Paesi Bassi, c'è una distesa di pannelli solari ampia come otto campi di calcio. È questo uno dei dati che meglio simboleggia la grande attenzione che Scania, l'azienda svedese leader nella produzione

di veicoli industriali, camion, autobus e motori, riserva all'ambiente e alla sostenibilità. Una scelta che guarda al futuro e che si concretizza sia all'interno dei suoi processi industriali, sia nei veicoli e materiali che la multinazionale mette in commercio. Una filosofia green sposata anche da Ital-

scania Spa, inizialmente una società indipendente fondata nel 1973 dalla famiglia Rangoni, diventata successivamente un ramo del colosso con sede nello stato scandinavo, occupandosi dell'importazione dei veicoli industriali Scania nel nostro Paese. Oggi Italscania ha sede a Trento ed è

guidata dal presidente Franco Fenoglio. «Il concetto di sostenibilità è il perno nella nostra scala di valori - spiega Giancarlo Perlini, responsabile Marketing di Italscania - Storicamente Scania ha sempre prestato la massima attenzione nei confronti della difesa dell'ambiente, coniugando





Italscania porta nel nostro Paese la filosofia green della multinazionale scandinava: camion non inquinanti, autobus elettrici e siti produttivi a basso consumo energetico.

questa priorità con la capacità di offrire alla propria clientela soluzioni ottimali rispetto a ogni esigenza di trasporto. Non produciamo "semplici" veicoli standard, ma mezzi su misura, all'avanguardia anche dal punto di vista tecnologico».

Coniugando le varie possibilità tecniche a disposizione, si può arrivare perfino a un miliardo di soluzioni. In questo scenario di massima attenzione alla qualità e affidabilità del prodotto, ben si inserisce l'obiettivo di Scania di ridurre l'impatto ambientale dei propri veicoli, sia in fase di realizzazione che durante il loro utilizzo da parte dell'utente finale. Per raggiungere questo risultato, vengono analizzati i possibili effetti sull'ambiente duran-

te l'intero ciclo di vita di autocarri, autobus e motori Scania.

In particolare, sono tre i pilastri green dell'azienda. Il primo riguarda l'efficienza energetica che si concretizza sia nel massimo contenimento delle emissioni da parte dei veicoli grazie all'utilizzo di tecnologie avanzate, sia nell'utilizzo di energie rinnovabili nelle sedi produttive, compresa quella di Trento. Il secondo pilastro riguarda la sicurezza, favorita anche dalla connettività dei mezzi: secondo Scania il conducente rappresenta una risorsa da valorizzare, ed è necessario creare le migliori condizioni di guida anche per evitare sprechi e disagi. Terzo aspetto, l'impegno concreto nel puntare su combustibili alternativi e sull'elettrico. Scania è in grado infatti di offrire la gamma più ampia di veicoli e motori, spaziando dal diesel al biometano, dall'elettrico ai mezzi ibridi e plug-in. Il tutto senza dimenticare la possibilità di avere un piano di manutenzione flessibile e ottimale in base alle esigenze di ogni cliente e con-

ducente. Italscania guarda dunque al futuro, forte anche di un passato importante, fatto di esperienza e operatività.

Il progetto di importare i primi camion Scania in Italia prese avvio negli anni Settanta, quando una più libera circolazione dei prodotti, grazie all'istituzione del Mercato Comune Europeo, diede la possibilità anche agli autotrasportatori italiani di conoscere un prodotto tecnologicamente avanzato, già conosciuto e apprezzato in molti Paesi europei. Dai primi 2.000 veicoli venduti dal 1973 al 1976, a metà anni Ottanta Italscania raggiunge l'importante traguardo dei 10.000 veicoli Scania venduti nel nostro Paese. Contemporaneamente la rete commerciale e di assistenza viene consolidata fino a raggiungere l'attuale struttura forte di 25 concessionarie e 105 officine autorizzate, ben distribuite su tutto il territorio nazionale.

La crescita prosegue rapida, fino al veicolo numero 50.000 venduto nel 2002 e alla consegna italiana numero 70.000 del 2009. L'attuale sede di Italscania, inaugurata nel 1977 e ristrutturata una decina di anni fa, si trova nella periferia industriale a nord di Trento e copre un'area di 89.726 metri quadrati, di cui 15.800 coperti. L'intera struttura, strategicamente posizionata sull'asse del Brennero, vitale arteria di traffico per il cuore dell'Europa, conta numerosi dipendenti distribuiti nel set-



tore commerciale, amministrativo, post vendita e una grande officina.

Da quasi 20 anni Italscania è entrata a far parte della multinazionale con sede a Södertälje, in Svezia, presente in più di 100 Paesi attraverso 1.000 concessionarie e 1.600 officine autorizzate, e circa 35.000 dipendenti al mondo. Un'impresa leader che ha fatto e continuerà a fare dell'ecosostenibilità il perno del proprio lavoro.

*Italscania spa ha sede a Trento ed è guidata dal presidente Franco Fenoglio. L'azienda è affiliata alla multinazionale con sede in Svezia, leader al mondo nella produzione di camion, pullman e motori. La difesa dell'ambiente è tra le priorità di Scania.*







## “MENO BUROCRAZIA PER AIUTARE LE IMPRESE GREEN”

“**C**resce l'attenzione nei confronti dell'economia circolare, ma se vogliamo davvero aiutare le aziende che si occupano del recupero dei rifiuti difendendo l'ambiente, è necessario snellire la burocrazia e creare una cultura green nel tessuto socio-economico del Paese”. Queste le parole di Franco Venanzi, amministratore unico del Punto Cobat Venanzieffe Srl di Parabiago, in provincia di Milano.

L'azienda fondata 60 anni fa da Paolo

Venanzi, padre di Franco, è diventata un punto di riferimento a livello lombardo per quanto riguarda la gestione del fine vita di rifiuti speciali, pericolosi e non, in tutti i suoi aspetti. Un presidio prezioso a favore della circular economy: l'azienda è in grado infatti di mettere a disposizione della sua clientela tutto ciò che serve ad affrontare e risolvere ogni tipo di esigenza nella gestione degli scarti.

Venanzieffe si occupa in particolare di recupero di oli esausti, batterie, filtri olio

e gasolio usati, emulsioni, pulizia e demolizioni cisterne, smaltimento fanghi, senza dimenticare i servizi di consulenza tecnica e amministrativa. Oggi il Punto Cobat del territorio milanese conta circa 70 lavoratori, guidati dallo staff dirigenziale della famiglia Venanzi.

“La nostra attività iniziò nel 1958 ad opera di mio padre lavorando soprattutto nel settore del recupero di accumulatori ed oli esausti - continua l'amministratore unico di Venanzieffe - Negli anni siamo cresciu-

Venanzieffe è un punto di riferimento per l'economia circolare in Lombardia.

L'amministratore unico Franco Venanzi:

“Servono leggi più chiare e tempi più brevi”.

ti e oggi gestiamo circa 30.000 tonnellate di rifiuti all'anno, di cui batterie (3.500 tonnellate) e oli esausti occupano circa il 20-25%. Siamo Punto Cobat fin dalla nascita del Consorzio, siamo felici di questa colla-

Testi:  
Matteo Filacchione  
Foto:  
Archivio Venanzi





Il Punto Cobat con sede a Parabiago si occupa in particolare del recupero di oli esausti e batterie. Gestisce il fine vita di circa 30.000 tonnellate di rifiuti all'anno.

Sopra due immagini dell'azienda fondata sessant'anni fa da Paolo Venanzi, padre di Franco, attuale amministratore (nella foto a destra). Venanzieffe ha sede nel comune di Parabiago, a pochi chilometri da Milano.

borazione e vogliamo continuare il nostro impegno a favore dell'economia circolare al fianco di Cobat. Il lavoro però non è semplice perché ogni giorno ci scontriamo con una normativa poco organica e troppo complessa. Per poter competere sul mercato, anche nell'ottica di difendere l'ambiente, occorre aver regole chiare e certe, ma più semplici. I tempi per ottenere i permessi necessari a svolgere le attività in questi settori sono ancora troppo lunghi - aggiunge Franco Venanzi - la burocrazia deve essere snellita. Altro aspetto riguarda la cultura del riciclo e del corretto conferimento dei rifiuti da parte delle piccole e medie imprese che si affidano poi ad aziende specializzate nel recupero come la nostra. Ebbene, questa cultura green e attenzione al fine vita dei materiali va potenziata anche da parte delle associazioni di categoria". Venanzieffe è dotata di una moderna e funzionale sede, fornita di adeguati sistemi operativi computerizzati, di un parco vei-



coli attrezzato in grado di muoversi con la massima tempestività, di apparecchiature per la raccolta e l'aspirazione di tutti i rifiuti. La società è formata da tre categorie di addetti: personale di tipo industriale (autisti e operai), dipendenti amministrativi, rete commerciale. Il Punto Cobat di Parabiago



provvede alla messa in riserva dei rifiuti presso impianti propri o convenzionati. Dopo aver stoccato e selezionato le varie tipologie di rifiuti, in funzione della loro tipologia e natura, gestisce anche la rispettazione dall'impianto di stoccaggio verso la destinazione finale. Quando invece gli scarti, in funzione della loro tipologia e natura, sono da inviare direttamente a impianti di recupero o di smaltimento finale, l'azienda provvede a gestire l'intera operazione con mezzi e strutture proprie. Venanzieffe è inoltre dotata di mezzi per il prelievo e il trasporto dei rifiuti: ogni veicolo è dotato delle attrezzature più moderne e sofisticate, adatte ad affrontare le varie situazioni e problematiche che si possono incontrare nelle fasi d'intervento. Ovviamente non solo i mezzi sono pronti a gestire ogni tipo di richiesta e a trattare ogni genere di rifiuto: la loro funzionalità è aumentata dal personale che li guida, altamente specializzato e in grado di affronta-

re ogni situazione operativa, sia in regime standard che di emergenza. "Sono tre i punti cardine della filosofia aziendale: l'analisi, la consulenza e la gestione dei rifiuti - spiega la dirigenza - Venanzieffe, prima di acquisire un prodotto, esige ogni informazione utile su di esso, e tutte le documentazioni necessarie. A questo punto inizia la fase di consulenza, cioè di valutazione del problema: il rifiuto viene "seguito" dall'inizio fin dalla sua presenza presso il cliente, e portato alla più idonea collocazione finale. Tocca a noi il compito di gestire tutto l'iter e anche le pratiche amministrative. Riguardo alla gestione vera e propria, il rispetto dell'ambiente e l'attenzione al recupero della materia portano Venanzieffe a privilegiare sempre, dove possibile, il concetto di riutilizzo dei rifiuti. Solo quando è costretta a scartare la soluzione del riutilizzo, l'azienda ricorre allo smaltimento finale, effettuato presso primari impianti».



# LA PLASTICA HA ANCORA UN FUTURO?

Testi:  
Geo Nogara

Foto:  
Fotolia

*L'inquinamento dovuto alla diffusione della plastica è sempre più allarmante. Impressionanti gli effetti nocivi sui mari, con danni per i pesci e la vegetazione acquatica. Di questi temi si è parlato in occasione del X Forum internazionale sull'economia dei rifiuti organizzato da Polieco a Ischia.*

**D**omanda volutamente duplice: possiamo ancora parlare di futuro per la plastica o le troppe plastiche toglieranno futuro alla terra?

Se ne è discusso nel forum internazionale sull'economia dei rifiuti organizzato da Polieco lo scorso fine settembre a Ischia. Il Forum, giunto alla sua X edizione, ha saputo affrontare anche quest'anno il tema del riciclo non solo dal punto di vista dell'ambiente ma anche e soprattutto da quello dell'economia, dell'industria, nell'ottica della legalità e della sostenibilità.

Il tema rifiuti plastici è di quelli altamente "caldi" e non solo per gli addetti ai lavori: i media hanno capito la gravità del problema e non c'è quotidiano o periodico che nell'ultimo anno almeno non abbia pubblicato foto drammatiche di tartarughe intrappolate nella plastica, isole galleggianti di rifiuti plastici, statistiche apocalittiche. Grazie a queste campagne di sensibilizzazione l'evidenza dell'emergenza plastiche è quindi entrata nella coscienza collettiva di molti: usi e gesti più consapevoli basteranno? Tutto serve e ogni gesto virtuoso pur individuale è necessario ma la criticità dei numeri è da emergenza planetaria e solo un corale impegno legislativo, scientifico e tecnologico potrà dare respiro al nostro pianeta.

Dai dati esposti nel corso del convegno si evince che l'attuale produzione mondiale della plastica supera i 200 milioni di tonnellate annue (10 milioni solo in Italia). Per la sua produzione viene consumato circa il 10% del petrolio estratto. La metà dei prodotti plastici (100 milioni di tonnellate) viene utilizzata una sola volta e il riciclo non arriva nemmeno alla soglia del 4%.

Free plastic? Utopico. Nella sola economia europea il peso del settore plastiche è pari a 1,5 milioni di occupati con un giro d'affari di 340 miliardi l'anno (dato 2015). Un uso più consapevole e sobrio sarà però di rigore.

Si stima che tra 150.000 e 500.000 tonnellate di rifiuti plastici finiscano nei mari e

negli oceani, tra le 75.000 e le 300.000 tonnellate di microplastiche nell'ambiente con effetti sulla salute ancora sconosciuti.

La plastica oltre che contaminare il paesaggio per secoli è pericolosa per l'ambiente, in particolare per la fauna marina

per vie dirette (soffocamenti, intrappolamenti, ecc) e indirette, quando scomponendosi in micro particelle non digeribili contamina sia l'animale sia tutta la successiva catena alimentare fino ad arrivare all'uomo.

Un mondo free plastic forse è utopico. Solo in Europa il settore conta 1,5 milioni di occupati e affari per 340 miliardi l'anno. Ma un uso più limitato e consapevole diventa indispensabile.







Ma attenzione, non è solo l'azione meccanica del degrado delle plastiche che produce microparticelle: più che significative fonti di inquinamento in questo senso risultano essere i cosmetici, i dentifrici, i medicinali. Secondo uno studio di sintesi pubblicato sulla rivista PLOS One, in mare sono presenti 5,25 miliardi di miliardi (cioè un numero con 18 zeri) di frammenti di plastica galleggianti pari a 270 mila tonnellate di peso. Il Mar Mediterraneo non fa eccezioni, anzi, nelle sue acque sono presenti fino a un massimo di 890.000 frammenti per chilometro quadrato. Tuttavia i ricercatori sottolineano che queste stime costituiscono solamente una piccola parte delle quantità di plastica (13 milioni di tonnellate annue) che effettivamente si riversano in mare. Gli abissi oceanici a tutti gli effetti rappresentano quindi la più grande e sconosciuta discarica del pianeta. L'Unione Europea ha deciso di intervenire in modo netto sulla materia partendo dalla lotta alla plastica monouso, dall'etichettatura dei prodotti privi di alternative sostenibili (di cui deve essere indicata la modalità di smaltimento) e da obiettivi chiari sul riciclaggio (almeno il 90% delle bottiglie di plastica riciclate entro il 2020). Leadership normativa all'Italia che in questi anni ha messo e sta mettendo al bando gli shopper di plastica, i cotton fioc non biodegradabili e le microplastiche nei cosmetici.

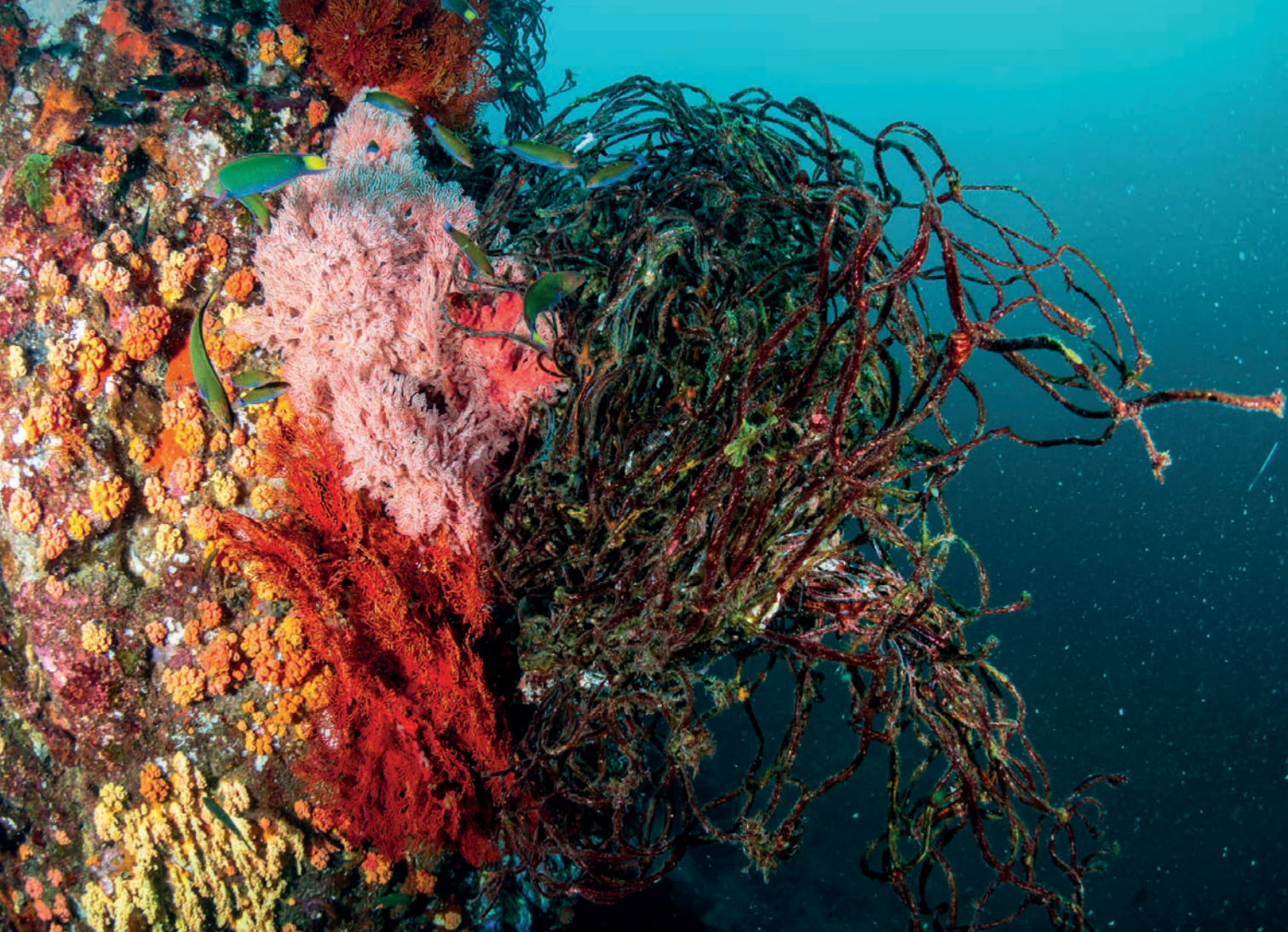
Dai dati esposti durante il forum di Ischia, si evince che l'attuale produzione della plastica supera i 200 milioni di tonnellate l'anno, 10 milioni solo in Italia.

## ECONOMIA CIRCOLARE, NASCE IL COMITATO DI CONCERTAZIONE OPERATIVA

A Ischia, nel corso del forum, il sottosegretario Salvatore Micillo ha assistito alla firma del protocollo di intesa fra il Polieco ed il consorzio Eurepack per la promozione del riutilizzo dei beni in polietilene e alla costituzione del 'Comitato di Concertazione Operativa' tra i consorzi Polieco, Conoe, Cobat e Conou con l'obiettivo di un'economia circolare in accordo con l'indirizzo europeo.







# PRIME VITTORIE CONTRO I CRIMINI AMBIENTALI

Secondo uno studio della rivista PLOS One, in mare sono presenti 5,25 miliardi di miliardi (un numero con 18 zeri) di frammenti di plastica galleggiante, pari a 270.000 tonnellate.

Alcune grandi aziende del settore anticipando la legislazione hanno già modificato i loro prodotti, si studiano in laboratorio soluzioni alternative per prodotti non più legati al petrolio, prodotti con nuovi materiali di provenienza fossile che rispettino le proprietà chimico fisiche delle plastiche ma che sappiano coniugare biodegradabilità, riutilizzabilità, riciclabilità, biodegradabilità e biocompostabilità.

Gli unici paradigmi anche per questo settore produttivo saranno quelli dettati dalla Circular Economy e dalla incessante lotta ai reati ambientali.

Al Forum Polieco si sono approfondite queste tematiche con interventi di notevole spessore a partire da quello di Sal-

vatore Micillo, sottosegretario del Ministero dell'Ambiente, che in apertura ha voluto esporre dati rassicuranti: «Spegneremo la Terra dei Fuochi» ha detto elencando una serie di numeri che danno il senso dell'azione di Governo in termini di controllo, sanzioni e bonifiche ambientali. «Se nel 2017 nessun dato era pervenuto per le attività controllate e sequestrate, nel 2018 il numero supera di gran lunga il centinaio in entrambi i casi (235 le attività controllate, 144 quelle sequestrate). E la curva continua a salire dinanzi alle sanzioni amministrative arrivate nel 2018 a circa 2 milioni e mezzo di euro», aggiungendo poi: «il trend è decisamente cambiato e ci spinge a fare ancora di più. Il nostro modello di economia circolare partirà dalla Terra dei Fuochi della Campania, in particolar modo dal territorio di 'Taverna del Re', promuovendo un sistema di smaltimento delle ecoballe che dovranno essere aperte e destinate ad un riciclo vero».



Stefano Ciafani, presidente di Legambiente, è intervenuto alla presentazione del Rapporto Ecomafia 2018 che si è tenuta a Roma nella Sala della Lupa, presso la Camera dei Deputati.

In Italia crescono gli arresti per i reati contro l'ambiente e le inchieste sui traffici illeciti di rifiuti. Le recenti normative si stanno dimostrando efficaci.

**M**ai nella storia del nostro Paese sono stati effettuati così tanti arresti per crimini contro l'ambiente come nel 2017. E mai si erano viste tante inchieste sui traffici illeciti di rifiuti come nell'anno passato. Sono questi alcuni dei dati più significativi - e incoraggianti - che emergono dal Rapporto Ecomafia 2018 "Le storie e i numeri della criminalità ambientale in Italia" curato come sempre da Legambiente e presentato nella Sala della Lupa presso la Camera dei Deputati con il sostegno di Cobat e Novamont.

Le autorità intervenute si sono confrontate in merito alle normative esistenti, ai risultati raggiunti e alle nuove strategie da mettere in campo per contrastare al mas-

simo le ecomafie. Al tavolo dei relatori, tra gli altri, Stefano Ciafani (presidente nazionale di Legambiente), Federico Cafiero De Raho (Procuratore Nazionale Antimafia), Salvatore Micillo (Sottosegretario del Ministero dell'Ambiente), Giancarlo Morandi (presidente di Cobat), Paolo Arrigoni (Questore del Senato) e Rossella Muroli (Commissione Ambiente della Camera).

Molto interessanti i dati presentati durante il convegno. Nel 2017 le ordinanze di custodia cautelare emesse per reati ambientali sono state 538, quasi il 140% in più rispetto all'anno precedente. Un risultato da attribuire, verosimilmente, al rigore nell'applicazione della Legge 68 del 2015 sugli ecocreati, grazie alla quale di arresti ne sono stati

Testi:  
**Matteo Filacchione**

Foto:  
**Fotolia**





contati ben 158, secondo i dati forniti dal Ministero di Giustizia, soprattutto per inquinamento ambientale (92) omessa bonifica (29) e disastro ambientale (21), e al forte rilancio dell'azione repressiva contro i trafficanti di rifiuti: sempre nel 2017 le inchieste per "traffico organizzato" sono state 76 con 177 arresti e 232 sequestri. Più che raddoppiati i trafficanti denunciati (992, contro i 463 del 2016), mentre i rifiuti sequestrati dalle 556.000 tonnellate del 2016 sono arrivati a 4,5 milioni di tonnellate, otto volte di più. Se volessimo dare un'immagine del numero di tir ipoteticamente necessari per movimentarli, ne servirebbero 181.287, che messi in fila farebbero una strada ininterrotta da Trapani a Berlino, per un totale di 2.500 chilometri.

A ribadire l'elevata pressione criminale nel settore dei rifiuti è il dato che illustra come in questo ambito si sia concentrata la percentuale più alta di illeciti, che sfiorano il 24% (7.312 contestazioni da parte delle forze dell'ordine), più dei delitti contro animali e fauna selvatica (22,8%), degli incendi boschivi (21,3%) e del ciclo del cemento (12,7%). Se a tutto questo si aggiunge la recrudescenza di incendi divampati negli impianti di gestione del trattamento in tutta

Italia, appare evidente come il settore dei rifiuti sia il cuore pulsante delle strategie eco-criminali. Se da un lato crescono gli arresti e si afferma sempre di più la forza della legge contro gli illeciti ambientali, dall'altro torna purtroppo a crescere il fatturato delle ecomafie, che sale a quota 14,1 miliardi, con un incremento pari al 9,4%, "merito" soprattutto della lievitazione nel ciclo dei rifiuti, nelle filiere agroalimentari e nel racket animale e vegetale. La sempre più diffusa applicazione della Legge 68 e il boom delle inchieste sui traffici illegali di rifiuti sono anche all'origine dell'incremento registrato quest'anno degli illeciti ambientali (30.692, con una media di 84 al giorno) e del numero di persone denunciate (39.211, + 36%). Dal 1992 al 2017 i reati ambientali accertati sono diventati 680.468 con 551.592 persone denunciate o arrestate, più o meno quanto gli abitanti di una città come Genova. Su scala nazionale e considerando l'intera mole

*Per quanto riguarda gli illeciti ambientali, il settore dei rifiuti è quello che registra più casi. Elevato anche il numero di incendi.*

Se l'azione di contrasto sembra funzionare, il numero di illeciti nel settore ambientale è ancora allarmante. Oltre 30.000 i casi registrati nel 2017 nel nostro Paese.

## ecomafia 2018

[www.noecomafia.it](http://www.noecomafia.it)

### I dati più significativi del Rapporto

Illeciti ambientali nel 2017	30.692 (84 al giorno)
Persone denunciate nel 2017	39.211 (+36%)
Ordinanze custodia cautelare per reati ambientali nel 2017	538 (+140%)
Rifiuti sequestrati per traffico organizzato di rifiuti (gennaio 2017 - maggio 2018)	4,5 milioni di tonnellate
"Trafficanti di rifiuti" denunciati nel 2017	992
Fatturato ecomafie	14,1 miliardi di Euro
Reati ambientali dal 1992 a oggi	680.468
Persone denunciate o arrestate per illeciti ambientali dal 1992 a oggi	551.592





di reati ambientali, al primo posto di questa triste classifica si piazza la Campania (4.382 illeciti, pari al 14,6% del totale nazionale), seguita da Sicilia (3.178), Puglia (3.119), Calabria (2.809) e Lazio (2.684).

«Un segnale forte, quello confermato dai dati delle forze di Polizia e delle Procure, a pochi mesi dall'approvazione del Pacchetto europeo sull'Economia circolare che vede il tema dei rifiuti quale nodo strategico per la legalità e il benessere di un Paese - si legge nel Rapporto stilato da Legambiente - Un'azione repressiva che testimonia da un lato,

la persistenza dell'azione degli ecocriminali, e dall'altra, una buona capacità di risposta delle nostre Istituzioni». Un tema ripreso dal presidente Stefano Ciafani. «Il Rapporto Ecomafia 2018 sancisce la definitiva consacrazione della Legge 68 sugli ecreati - commenta il numero uno dell'associazione ambientalista - I dati forniti da Forze di Polizia, Ministero della Giustizia, e Sistema nazionale per la protezione dell'ambiente, costituito da Ispra e Arpa, delineano un quadro da una parte preoccupante per la pervasività dell'azione della criminalità ambienta-

le in Italia, e dall'altro rassicurante perché il sistema giudiziario utilizza sempre di più i nuovi strumenti a disposizione degli inquirenti contro l'illegalità ambientale. Emerge un'azione di repressione sempre più forte contro i cosiddetti ladri di futuro. Un lavoro importante che va ora completato con ulteriori normative per il settore».

Tra i soggetti in prima fila per la legalità in campo ambientale c'è anche Cobat. «Da 30 anni il nostro Consorzio si occupa della gestione del fine vita dei beni immessi sul mercato, e da 30 anni i principi

**Stefano Ciafani, Legambiente: "Il Rapporto Ecomafia 2018 sancisce la definitiva consacrazione della Legge 68 sugli ecreati. Ora servono nuovi sforzi".**

che lo animano sono quelli della trasparenza e della legalità - sottolinea il presidente Giancarlo Morandi - Valori che ben si sposano con la nostra mission, quella di rendere le aziende protagoniste dell'economia circolare».

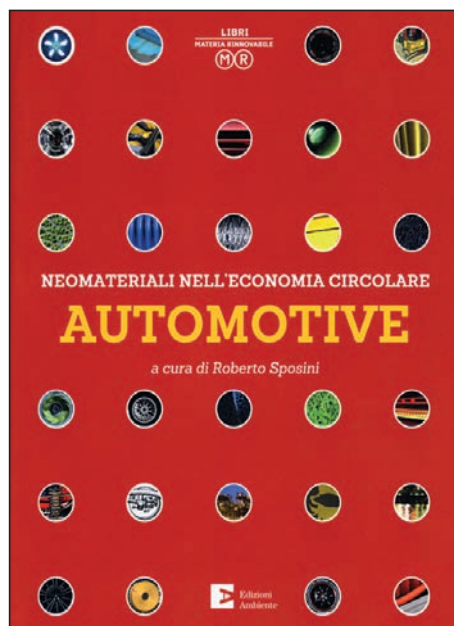


## Un interessante studio sui materiali e i processi produttivi

A cura di  
Gea Nogara

### AUTOMOTIVE NEOMATERIALI NELL'ECONOMIA CIRCOLARE

A cura di Roberto Sposini  
Edizioni Ambiente - Luglio 2018 - pag. 208 - euro 32,00



L'automobile sta affrontando il viaggio più complesso della sua esistenza. E nei materiali che la compongono - nella loro durevolezza, riciclabilità e rinnovabilità - si nasconde la risposta sul suo futuro. Il terzo volume della serie è definito in prefazione da Roberto Giolito "Un carnet di strumenti operativi per chi affronta il progetto dell'automobile nel suo quadro più ampio". Un viaggio dentro i mutamenti nelle industrie automobilistiche quindi, in uno scenario culturale che sta cambiando lentamente ma irreversibilmente il rapporto uomo-auto. Dai biobased materials ai processi produttivi circolari, dal remanufacturing fino ai cambiamenti nelle modalità di utilizzo e possesso dei veicoli, Neomateriali nell'economia circolare - Automotive presenta le trasformazioni più significative dell'automotive, alternando capitoli di inquadramento teorico a casi studio sulle aziende più innovative del settore, senza dimenticare chi investe in

ricerca e sviluppo, con un focus sull'impegno di Cobat.

La prima sezione, incentrata sui materiali e sui processi di produzione circolari, illustra le strategie messe in campo per rispondere alle limitazioni legate alle difficoltà di approvvigionamento e ai costi delle materie prime. Dalla progettazione in ottica di riparabilità al riutilizzo sistematico dei materiali, le grandi case automobilistiche e le aziende delle catene di fornitura stanno modificando i propri modelli di business in direzione dell'economia circolare.

La seconda parte è dedicata ai materiali biobased, un settore ancora poco conosciuto ma in fortissima espansione. Che sia per questioni ambientali o economiche, i materiali derivati da fonti rinnovabili vengono ormai utilizzati dalla maggioranza delle case automobilistiche per componentistica, interni, finiture e persino pneumatici.

La terza parte si concentra sui biofuel, e mostra, attraverso esempi concreti, come alle fonti fossili si stiano affiancando combustibili come il biodiesel e il biometano prodotti da colture, compost e persino fanghi industriali.

Il tema dell'elettrificazione, oggetto della quarta sezione, viene analizzato dal punto di vista dell'efficienza nell'uso dei materiali, dell'inevitabile e progressiva riduzione del numero dei componenti del veicolo, dell'innovazione e del riciclo delle batterie e delle infrastrutture di alimentazione.

L'ultima parte è dedicata alla rivoluzione della sharing economy. Quali vantaggi, e quali problematiche, porta con sé? Questa sezione esplora le trasformazioni in corso nel possesso, utilizzo e condivisione dei veicoli, con un occhio alle implicazioni per l'ambiente e alle modalità di utilizzo dei materiali.

# COBATinforma

## Circular Economy, continuano i corsi per giornalisti



L'economia circolare si fonda sul concetto di riciclo, settore spesso citato dai media, ma poco conosciuto, o conosciuto solo superficialmente. Per questo motivo è nato "Comunicare l'ambiente al tempo dell'economia circolare: nozioni, fonti e norme", corso di aggiornamento per giornalisti professionisti valido per il riconoscimento dei crediti professionali. Il ciclo di incontri, arrivato quest'anno alla sua terza edizione, ha fino ad oggi coinvolto oltre 200 giornalisti per un totale di 20 ore di formazione a Milano, Napoli e Roma, con un focus sulle attività di Cobat.

"Comunicare l'ambiente al tempo dell'economia circolare" è organizzato in collaborazione con Centro per lo Sviluppo Sostenibile, Agicon e Società Umanitaria, che ha ospitato gli incontri presso le sue sedi in diverse città d'Italia. Ogni giornata è organizzata in 5 ore di lezione, dalla mattina fino al primo pomeriggio, e permette di ottenere 5 crediti formativi nell'ambito della Formazione Professionale Continua obbligatoria per gli iscritti all'Ordine dei Giornalisti.

**Prossimo appuntamento il 15 novembre a Roma, presso la sede di Società Umanitaria. Quest'anno focus sul Pacchetto Europeo sull'Economia Circolare.**

Dopo l'incontro a Milano di luglio, il prossimo appuntamento è previsto a Roma, in via Ulisse Aldovrandi 16, nella sede capitolina di Società Umanitaria.

Il corso si prefigge di fornire ai giornalisti le nozioni fondamentali per comprendere e poter comunicare i meccanismi alla base dei sistemi di raccolta e riciclo di prodotti tecnologici in Italia. Nel corso degli incontri viene fornita una panoramica della normativa che regola il settore, delle responsabilità dei produttori di beni e dei diritti dei cittadini. Sono introdotti i concetti di rifiuti a costo e rifiuti a valore, con esempi pratici che permettono di capire gli effetti economici del riciclo. Presente anche un focus sul futuro del riciclo, con un approfondimento sulle ricerche scientifiche volte al recupero di nuovi prodotti tecnologici. Infine spazio anche alla comunicazione e alla selezione





che avrà degli effetti epocali sull'economia di tutta l'Europa, Italia inclusa. Per riuscire a raccontare come l'Italia si adeguerà a questo cambiamento (dall'iter della legge di recepimento al consolidamento di un settore emergente che in realtà è già forte nel Paese), non ci si può limitare ai numeri dei pur importanti target di riciclo. È fondamentale comprendere la cornice normativa e gli impatti economici del Pacchetto.

A guidare i giornalisti in questo viaggio nel cuore dell'economia circolare sono Giancarlo Morandi, presidente di Cobat, e Michele Zilla, direttore generale del consorzio, coadiuvati nella parte relativa a informazione e fonti dall'Ufficio Comunicazione di Cobat.

La spinta propulsiva per un corso ad hoc dedicato all'economia circolare è arrivata da Società Umanitaria, che ha deciso di coinvolgere Cobat in questa avventura. Si tratta di una delle istituzioni storiche di Milano: ente morale, è nata nel 1893 grazie al lascito testamentario di Prospero Moisè Loria, mecenate mantovano, che con l'aggettivo "umanitaria" non intendeva una semplice assistenza sotto forma di beneficenza, ma un'assistenza operativa, che fosse in grado di "mettere i diseredati, senza distinzione, in condizione di rilevarsi da sé medesimi, procurando loro appoggio, lavoro ed istruzione".

Da allora, l'Umanitaria si è fatta conoscere con oltre cento anni di battaglie sociali, sempre a fianco dei più deboli, coniugando assistenza e lavoro, impegno sociale ed istruzione, progresso e formazione, emancipazione e cultura.

Oggi come allora, l'impronta Società Umanitaria rimane costante: "anticipare, sperimentare, risolvere". L'ente prosegue la sua opera con una intensa attività sociale e culturale. Per intervenire sul territorio, tra Milano, Napoli, Roma e la Sardegna, si sta mettendo a frutto una progettualità diversificata su vari fronti di intervento - dal disagio scolastico alla formazione professionale, dall'avviamento al lavoro alla promozione dei giovani - grazie ad un'equipe di esperti attivi in vari settori ed ai tanti sostenitori che, idealmente e materialmente, fanno sentire la loro partecipazione e il loro appoggio. Da tre anni un nuovo impegno: quello dell'economia circolare.



Giancarlo Morandi, presidente di Cobat, e Maria Elena Polidoro, direttrice generale di Società Umanitaria.

e verifica delle fonti, con suggerimenti su come e dove reperire le notizie del settore. La novità di quest'anno è il lungo approfondimento dedicato al Pacchetto Europeo sull'Economia Circolare, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea a giugno 2018 e che l'Italia dovrà recepire entro luglio 2020.

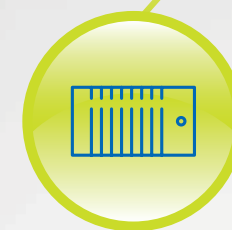
La fase finale di un percorso iniziato a dicembre 2015, con l'adozione da parte della Commissione europea di un nuovo e ambizioso pacchetto di misure per incentivare la transizione dell'Europa verso un'economia circolare, che ne rafforzerà la competitività a livello mondiale e stimolerà la crescita economica sostenibile e la creazione di nuovi posti di lavoro.

Non si tratta solo di una ridefinizione dei target di riciclo, ma di un cambio di paradigma culturale, con termini come "rifiuto" e "responsabilità estesa del produttore" che assumono nuovi significati. Una rivoluzione

Vi siete ricordati di inserire questi prodotti nella vostra Dichiarazione Ambientale per adeguarvi alla Normativa RAEE?



SISTEMI DI VIDEOSORVEGLIANZA



UPS



INVERTER



CONTATORI GAS



DAL 1° GENNAIO 2018

LA FAMIGLIA DEI RAEE\* SI È ALLARGATA

\*Rifiuti di Apparecchiature Elettriche ed Elettroniche

E da Agosto 2018 tocca a sensori, prese, cavi e altro materiale elettrico ed elettronico.

NON FATEVI COGLIERE IMPREPARATI.

Per maggiori informazioni  
areaproductori@cobat.it  
06.487951-1

cobat.it

**cobat**

ALLA FINE CI PENSIAMO NOI



# RIMETTILI IN FORMA



**LA TUA AZIENDA HA BISOGNO DI AVVIARE AL RICICLO CIÒ CHE PRODUCE?**  
Per una nuova forma, scegli Cobat. Un consorzio storico, nato oltre 25 anni fa, attivo nella raccolta e nel riciclo di pile e accumulatori esausti, apparecchiature elettriche ed elettroniche, moduli fotovoltaici e pneumatici fuori uso. Con Cobat ciò che produci non diventa mai un rifiuto, ma un'importante fonte di nuove materie prime.

**cobat**

ALLA FINE CI PENSIAMO NOI