

N.3

LUGLIO-SETTEMBRE

2014

GSA

IGIENE URBANA

postatarget
magazine

DCOOS3454
NAZ/185/2008

Posteitaliane

TRIMESTRALE DI GESTIONE, TECNOLOGIA, CULTURA AMBIENTALE

TERZA PAGINA

Convegno Ecomondo
Arrivano i CAM
Sviluppo sostenibile
Letture

GESTIONE

Certificati Bianchi
Assemblea operatori
riutilizzo

SCENARI

Forum rifiuti
Carbon footprint
Nuova imprenditorialità
Car sharing
Considerazioni

TECNOLOGIE

Paesaggi emblematici



EDICOM
www.gsanews.it



www.ideabs.com

linea47

Sistema di Isole Informatizzate da 4,7 m Sempre un' ID&A avanti!



ID&A S.r.l. - Via Fura, 47 - 25125 - Brescia - Italy
Tel.+39 030 349277 Fax +39 030 3538285 www.ideabs.com

Intelligente, innovativo, responsabile.



Proponiamo idee semplici ed innovative per la raccolta dei rifiuti della tua città in cui le singole unità possono essere installate in qualsiasi ambiente anche a supporto dei servizi porta-porta.

Con un'unica attrezzatura mono-operatore alleggeriamo il peso del tuo lavoro e ti aiutiamo a sentirti parte attiva nel progetto di sostenibilità della tua città.

Più di 25 anni di esperienza nella progettazione e produzione di contenitori ed attrezzature per la raccolta dei rifiuti ci hanno portato alla realizzazione di un sistema in continua evoluzione.

Abbiamo messo radici, abbiamo cura delle vostre città.



UN SISTEMA INTEGRATO UN RISULTATO



Nord Engineering s.r.l. Via Divisione Cuneense, 19 B | 12023 Caraglio (CN) | ITALY

Tel. +39 0171 61 02 99 | +39 0171 61 82 84 | Fax +39 0171 61 80 28 | info@nordengineering.com | www.nordengineering.com



Mercedes-Benz Econic.

Una raccolta indifferenziata di successi.

Econic è l'unico autotelaio progettato appositamente per la raccolta di rifiuti, ma non solo. La sua base modulare si adatta perfettamente a diversi tipi d'allestimento per soddisfare tutte le vostre esigenze.

- Cabina ribassata, fino a 4 posti, vetratura panoramica per una perfetta visibilità.
- Due gradini di accesso per semplificare le operazioni di salita e discesa.
- Cambio automatico per stop&go.
- Motori BlueTEC Euro 6 con potenza 299 e 354 CV.
- 2 assi 18 ton e 3 assi 26 ton.



Mercedes-Benz
Trucks you can trust



BUSI GROUP



SOLUZIONI PER IL TRASPORTO E LA RACCOLTA DEI RIFIUTI



Impianti scarrabili e caricatori



Con il termine raccolta ci si riferisce non solo alla fase di prelievo dei rifiuti ma anche al successivo trasporto di questi agli impianti di trasferimento, selezione, trattamento e smaltimento. Busi Group offre soluzioni complete per la raccolta dei rifiuti: da stazioni di trasferimento, stradale, fino a veicoli utilizzati per il trasporto all'impianto di trattamento / smaltimento. Nelle immagini sopra alcuni esempi di allestimenti scarrabili impiegati principalmente con containers e compattatori per la raccolta ed il trasporto di rifiuti industriali quali carta, cartone, ferro, vetro, ecc.



Compattatori scarrabili BTE



Compattatore a cassetto

Il compattatore a cassetto è ideale per ridurre il volume dei rifiuti come carta, cartone, bottiglie di plastica ed imballaggi.



Compattatore monopala

Il compattatore monopala è ideale per ridurre il volume dei rifiuti umidi come i rifiuti solidi urbani.



Compattatore a coclea

Il compattatore a colcea / vite è ideale per ridurre il volume dei rifiuti ingombranti come imballaggi, cartoni e pallets.

www.busigroup.eu

Vasche raccolta rifiuti da 5 a 7 mc con e senza costipatore



Il sistema di raccolta varia a seconda sia manuale o meccanizzato e avvenga in piccoli, medi o grandi agglomerati urbani. Nei centri storici ad esempio la raccolta viene spesso effettuata attraverso mezzi satellite in grado di muoversi nelle strade più anguste.

BUSI GROUP allestisce veicoli con vasche ribaltabili di capacità da 5 a 7 mc, nelle versioni con e senza costipatore, a carico manuale o provviste di alza volta cassonetti.

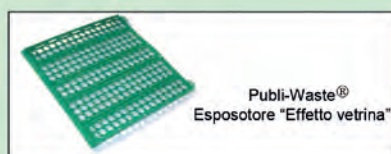
CONTENITORI STAZIONARI CON MECCATRONICA

Sono dispositivi per la gestione informatica della RACCOLTA DOMICILIARE EVOLUTA mediante il controllo dei conferimenti e della RACCOLTA CON CONTENITORI STRADALI per mezzo di abilitazione agli accessi e misurazione del livello di riempimento di ciascun contenitore.

OMB TECHNOLOGY

SISTEMI ECOLOGICI INTEGRATI

Impariamo a differenziare ed avremo comodità e risparmio garantiti !!!



www.ombtechnology.com

Omb Technology Via Buffalora 8 - 25135 Brescia (BS) Tel. +39 0303697711 - info@ombtechnology.com

TECNOLOGIA E PRECISIONE INSIEME PER L'AMBIENTE



SERRATURE ELETTRONICHE PER CASSONETTI

I sistemi di controllo conferimento Baron sono dispositivi di bloccaggio elettromeccanici con identificazione dell'utenza, autoalimentati e provvisti di riconoscimento elettronico.

Un database residente nella memoria del dispositivo definisce una lista di utenti che possono conferire nel o nei contenitori di un determinato territorio e/o numero di cassonetti.



- adattabile a diversi tipi di cassonetti e contenitori
- alimentazione fotovoltaica
- lista utenti programmabile



**SISTEMI ELETTRONICI DI
PESATURA A BORDO MEZZO**



**SISTEMI DI CONTROLLO
PESO E SOVRACCARICO**



**SISTEMI AUTOMATICI DI
IDENTIFICAZIONE**



**SISTEMI DI CONTROLLO
VOLUMETRICO**

SOMMARIO



ATTUALITÀ	9
AFFARI E CARRIERE	63
CARNET	65
ORIZZONTI	67
DALLE ASSOCIAZIONI	65/67



TERZA PAGINA

- 24 "Gestione flotte: l'obiettivo 20/20/20 e le realtà concrete"
[di **Simone Finotti**]
- 26 I "criteri ambientali minimi" per l'affidamento del servizio di gestione dei rifiuti urbani
[di **Attilio Tornavacca**]
- 32 Newdeal4europa: attivare la cittadinanza europea per la green economy
[di **Emanuele Caminada**]
- 34 La collina dei rifiuti
[di **Guido Viale**]

GESTIONE

- 36 Certificati bianchi: una risorsa per le imprese di gestione
[di **Andrea Ambrosetti**]
- 40 La lunga catena dell'usato
[di **Pietro Luppi**]

SCENARI

- 44 Forum rifiuti: dalle emergenze alle opportunità
[In collaborazione con **Legambiente**]
- 46 Parte da Gorenz la sfida "footprint"
[di **Simone Finotti**]
- 48 La speranza del cambiamento sociale ed economico: l'esperienza di Etinomia
[di **Pier Luigi Richetto**]
- 52 Addio proprietà, ora l'auto si condivide
[di **Marco Catino**]
- 54 Considerazioni su: "spazi aperti tra residenza e città"

TECNOLOGIE

- 56 Un bilancio positivo
[di **Paolo Villa**]

ISOLE ECOLOGICHE INTERRATE



24 ANNI DI ESPERIENZA 63.000 INSATALLAZIONI IN EUROPA

ESPERIENZA ■ PREZZI COMPETITIVI ■ AFFIDABILITÀ

IL MEGLIO NON COSTA DI PIÙ !

Tra altri hanno scelto Villiger: Cagliari, Pisa, Messina, Merano, Gressan, San Giovanni Rotondo, Salerno, Campione d'Italia, Manerba del Garda, Bellagio, Carate Urio, Gravedona, Berceto ecc.



CONSULTATE SUL SITO LA NOSTRA CAPILLARE RETE DI CONCESSIONARI

www.villiger.it

info@villiger.it

DISTRIBUTORE ESCLUSIVO ITALIA

Mediterraneo S.r.l. - Via Magellano 21 - 20900 Monza - Tel 0392302943 - Fax 0392302937

COLOPHON

Direzione, Amministrazione, Redazione e Pubblicità
EDICOM SRL
Sede legale: Via Zavanasco, 2
20084 Lacchiarella (MI)
Sede operativa:
Via Alfonso Corti, 28 - 20133 Milano
Tel 02/70633694 - 70602106
Fax 02/70633429
info@gsanews.it - www.gsanews.it
Direttore Responsabile
GIOVANNA SERRANO
Coordinamento della redazione
GUIDO VIALE
Redazione
CHIARA BUCCI, SIMONE FINOTTI, ANTONIA RISI
Sviluppo e pubblicità
GIANCARLO GIAMBELLI, ANDREA LUCOTTI, MARCO VESCHETTI

Segreteria
BARBARA AMORUSO
Diffusione
GIOVANNI MASTRAPASQUA
Composizione, grafica e impaginazione
A&C STUDIO
Copia 2,58 Euro
Abbonamenti
ITALIA ANNUO € 30,99
EUROPA PAESI EXTRA EUROPEI € 103,29
C.C.P. 38498200
Fotolito e stampa
T&T STUDIO - MILANO
VELAWEB - BINASCO (MI)
ISSN: 19735332
Autorizzazione del tribunale di Milano n°787 del 12/12/2000.
La pubblicità non supera il 45% del numero delle pagine di ciascun fascicolo della rivista.
© Copyright EDICOM S.r.l. - Milano

CSST

Testata volontariamente sottoposta a certificazione di tiratura e diffusione in conformità al Regolamento CSST
Certificazione Editoria Specializzata e Tecnica

Per il periodo 1/1/2013-31/12/2013
Periodicità: TRIMESTRALE
Tiratura media: 6.500
Diffusione media: 6.383
Certificato CSST n. 2012-2317 del 27/02/13
Società di Revisione: METODO SRL

"Ai sensi dell'art. 2 comma 2 del codice di deontologia relativo al trattamento dei dati personali nell'esercizio dell'attività giornalistica, si rende nota l'esistenza di una banca-dati personali di uso redazionale presso la sede di Via Alfonso Corti, 28 - Milano. Gli interessati potranno rivolgersi al responsabile del trattamento dei dati sig. ra Barbara Amoruso presso la sede di Milano Via Alfonso Corti, 28 per esercitare i diritti previsti dalla legge n. 675/96"

ASSOCIATO A:

A.N.E.S.
ASSOCIATO NAZIONALE
GIORNALISTICO SPECIALIZZATO

Veicoli Scania per l'ecologia: protagonisti di un mondo che cambia.



Il mondo dell'ecologia sta cambiando: le priorità si trasformano, nascono nuove necessità e prospettive. Redditività e contenimento dei costi di esercizio, controllo delle performance e dell'impatto ambientale dei veicoli assumono sempre maggiore rilevanza. Scania ti offre le risposte che servono con veicoli dedicati all'igiene ambientale, prestazioni al vertice del settore, soluzioni tecnologiche e servizi integrati.



- Motori Euro 6 diesel e a metano*
- Cambi automatici ed automatizzati per impiego stop-and-go
- Ottimo rapporto coppia/potenza e silenziosità in fase operativa
- Consumi ridotti



- Monitoraggio dei consumi e delle prestazioni
- Analisi delle modalità di utilizzo del veicolo
- Localizzazione e diagnosi da remoto
- Piani di intervento personalizzati



- Programmi di formazione specifica per gli autisti, per una guida sicura ed efficiente



- Controllo delle emissioni inquinanti
- Rapporto dettagliato dell'impatto ambientale

* Motori Euro 6 diesel: 9 litri (250 CV - 280CV - 320CV - 360CV) e 13 litri (410 CV - 450CV - 490 CV).
Motori Euro 6 a gas metano: 280 CV - 340 CV.



SCANIA
www.scania.it

Scania. Leader per vocazione.

Oltre l'EURO 6: SCHMIDT SWINGO 200+ IN POLE POSITION



Mentre produzione ed entrata ordini della nuova Swingo 200+ con motorizzazione in Euro 6 avanzano a ritmi serrati, **Tobias Weissenrieder**, product manager delle spazzatrici compatte, ci spiega come rispettare i limiti di emissioni sia stato solo l'inizio del processo di ammodernamento della compatta Schmidt. Dopo la presentazione ufficiale avvenuta ad IFAT 2014, la produzione nello storico stabilimento Schmidt di St. Blasien, cittadina tedesca nella Germania meridionale, avanza ad un ritmo di oltre 10 unità per settimana.

“Offrire sempre il meglio”

“Offrire ai nostri clienti, con l'Euro 6, la possibilità di montare, per primi, una motorizzazione a basso impatto ambientale non era per noi sufficiente”, commenta Weissenrieder. Che prosegue: “Abbiamo voluto raccogliere l'audace sfida mirata ad aumentare l'efficienza ed a ridurre i costi di esercizio. Vogliamo sempre essere i primi a fornire ai nostri clienti i migliori prodotti e le migliori spazzatrici, in regola con le prescrizioni di legge, ma oltre a questo vogliamo offrire loro il miglior prodotto possibile. Con l'Euro 6 abbiamo anticipato l'interesse dei maggiori nostri clienti ed appaltatori, che a breve ammoderneranno la loro flotta di spazzatrici; con questa nuova evoluzione siamo in grado oggi di offrire loro, una spazzatrice con minori consumi di gasolio, minori emissioni inquinanti ed acustiche ed il miglior comfort possibile”.

Raccolta dati

La raccolta dei dati relativi alle operazioni di spazzamento è un argomento di crescente interesse, in quanto in seguito all'analisi di tali dati è possibile per le amministrazioni e per gli appaltatori ottimizzare tutte le operazioni, riducendo tempi e costi. “Con la nuova interfaccia dati presente sulla Swingo Euro 6 - dice Weissenrieder - è possibile per i responsabili flotte scaricare tutti i dati re-

lativi al funzionamento della Swingo in un determinato giorno o dell'intera vita della macchina; è inoltre possibile, ad esempio, impostare alcuni parametri in modo da limitare i consumi di gasolio al minimo, evitando così gli sprechi da parte degli operatori meno attenti”.

Market Trend

Le esigenze del mercato sono molteplici ed in trend crescente; spesso sono legate alle esigenze del territorio e quindi specifiche da nazione a nazione. Grazie alla commercializzazione delle spazzatrici Schmidt attraverso una propria rete di filiali in Italia, Spagna, Francia, Germania, Regno Unito, Polonia, Svezia, Norvegia, Olanda, Belgio, la gamma degli optional sviluppati disponibili è davvero notevole. E' infatti possibile ad esempio, scegliere se dotare la propria Swingo di sistema spazzante a due spazzole brandeggianti, sistema di maggiore semplicità e di minor costo preferito in Italia, Spagna, ed Inghilterra o con un sistema spazzante a tre spazzole, preferito in nazioni quali Germania e paesi scandinavi.

Anche in parcheggi multipiano e interrati

Passando al telaio, invece, è sicuramente interessante per tutti i clienti europei, sapere che è possibile allestire la propria Swingo con un

sistema di sospensioni idrauliche che consentono di alzare o abbassare l'intera macchina a piacimento. Tale sistema consente quindi alla Swingo anche di effettuare la pulizia in parcheggi multipiano o garage interrati ove l'altezza è spesso inferiore ai 2 m.

Una ricca dotazione di base

La strabiliante dotazione di base assicura al cliente Swingo prestazioni, comfort sicurezza e durata nel tempo, secondo gli standard Aebi Schmidt del Total Life Time Care. Aria condizionata, 4 ruote sterzanti, 4 freni a disco, cassone in alluminio, sistema di ricircolo dell'acqua, telaio e bocca di aspirazione in acciaio zincato a caldo sono solo alcune delle principali dotazioni incluse nel prezzo di vendita. In merito alle motorizzazioni è possibile per tutti i nostri clienti scegliere tra due diverse motori VM, il 62 KW EURO 6 completa di AD Blue, ed il più semplice 55KW rispondente alla normativa 97/68 fase 3B, senza AD Blue. “Entrambe queste motorizzazioni - conclude entusiasta Weissenrieder - sono in linea con le severe norme europee sulle emissioni inquinanti per i prossimi anni, e sono state installate senza dover in alcun modo variare gli ingombri, lasciando inalterate le ottime doti di maneggevolezza e di comfort tipici della spazzatrice Swingo”.

[www.aebi-schmidt.it]



Ohsas 18001 per Giletta SpA: PROSEGUE LA POLITICA PER QUALITÀ, AMBIENTE, SALUTE E SICUREZZA

GILETTA

a **BUCHER** company

Giletta prosegue a ritmo serrato nella sua politica volta alla qualità, alla salute/sicurezza e all'ambiente. Obiettivo: creare un'organizzazione in grado di produrre eccellenza unita al rispetto per l'ambiente, la tutela dei lavoratori e il miglioramento continuo delle prestazioni, poiché solo le aziende che perseguono l'eccellenza possono svilupparsi ed avere successo nel tempo. Per questa ragione Giletta ha deciso di dotarsi della certificazione BS OH&S (Occupational Health and safety assessment series) 18001:2007, rilasciata dal prestigioso ente certificatore DNV a fine agosto.

Il campo applicativo

La certificazione si riferisce a un campo applicativo piuttosto vasto: progettazione, fabbricazione, riparazione, assistenza, vendita e noleggio a freddo (quindi senza operatore) di: macchine spargisale, sgombraneve, spazzatrici stradali, attrezzature per la viabilità ordinaria e invernale, macchine per la pulizia stradale e per la protezione civile, sistemi elettronici/informatici per la gestione flotte veicoli operativi. Inoltre: progettazione ed erogazione di servizi di formazione per l'uso corretto delle attrezzature, la loro manutenzione e lo svolgimento dei servizi di manutenzione stradale.

Un sistema di certificazioni integrato

Tale certificazione si va ad aggiungere, integrandole, alla certificazione di qualità ISO 9001 e a quella ambientale ISO 14001. Per l'implementazione e il miglioramento continuo di un Sistema Integrato di Gestione Qualità, Ambiente e Sicurezza in conformità con le norme internazionali ISO 9001, ISO 14001 e BS 18001, tutto il personale della Giletta S.p.A. e tutte le funzioni esterne impattanti sul Sistema Integrato si impegnano al rispetto di una serie di direttive fissate dall'alta direzione.

Le direttive in sintesi

Vediamole sinteticamente: soddisfare totalmente le aspettative del cliente, attraverso il miglioramento e l'evoluzione tecnologica continua dei propri prodotti e servizi e della loro qualità; creare un ambiente di lavoro che consenta ai propri dipendenti di contribuire con soddisfazione al raggiungimento degli obiettivi aziendali e di riconoscere e sviluppare proficuamente le proprie capacità professionali; indirizzare l'azienda verso una più alta efficienza e redditività grazie ad una ottimizzazione delle risorse, un migliore controllo dei costi e a procedure di lavoro più efficaci; porre particolare attenzione alla selezione dei fornitori in modo da poter contare su aziende di qualità elevata, favorendone e controllandone la crescita nell'ottica del miglioramento continuo, monitorando gli impatti ambientali indiretti attraverso la definizione di standard di

qualificazione dei fornitori e all'occorrenza con l'esecuzione di audit presso le loro sedi operative; identificare e ridurre gli impatti sull'ambiente; ridurre gli impatti ambientali diretti e adottare, quando possibile, le migliori soluzioni tecnologiche disponibili; aumentare l'affidabilità degli impianti e migliorare la manutenzione degli stessi al fine di prevenire/ridurre gli impatti ambientali; ridurre il consumo di energia sotto qualsiasi forma e ottimizzare l'uso delle risorse naturali (acqua, energia elettrica, combustibili, etc); prediligere la collaborazione con enti esterni che operano prestando attenzione alle tematiche ambientali; implementare un sistema di misurazione al fine di verificare il miglioramento continuo dei seguenti aspetti: quantità di rifiuti, consumo di energia elettrica e di combustibili; attivare un piano di formazione e sensibilizzazione coinvolgendo tutte le risorse umane per ottenere i più elevati tenori di professionalità e responsabilità verso la qualità, l'ambiente e la sicurezza; operare nel rispetto delle leggi dello stato, delle normative contrattuali, di qualità, ambientali e di salute e sicurezza; verificando che tutte le attività siano conformi alle leggi e ai regolamenti vigenti, garantendo anche il rispetto e l'applicazione delle norme volontariamente adottate; garantire l'impegno continuo e assicurare le risorse necessarie ai fini della prevenzione degli infortuni e delle malattie professionali; adottare le misure e le risorse necessarie per il miglioramento continuo della gestione e delle prestazioni dell'OH&S. Una politica che viene comunicata a tutte le persone che lavorano sotto il controllo dell'organizzazione e riesaminata annualmente dalla direzione.

[www.giletta.com]



I progetti di Gorent per l'ecosostenibilità: INSIEME SI PUO' FARE

Prosegue a ritmo incessante l'impegno di Gorent Spa nell'ambito dell'ecosostenibilità. L'estate dell'azienda fiorentina è stata particolarmente ricca di eventi che hanno portato a consolidare e creare nuove partnership, che guardano al presente e al futuro delle politiche aziendali green.

Gorent, Italscania e l'impegno per l'ecosostenibilità

In giugno, in particolare, ha avuto luogo a Trento un importante incontro organizzato da Italscania Spa. In quell'occasione Gorent ha ritirato sei nuovi compattatori con motorizzazione Euro 6, che vanno a implementare la ricca flotta di oltre 500 veicoli. Gorent è stata chiamata anche a partecipare al dibattito dal titolo "Ecosostenibilità: un valore comune". A esporre le ragioni delle scelte orientate al rispetto ambientale, sono stati gli amministratori delegati, **Franco Fenoglio** per Italscania e **Furio Fabbri** per Gorent.

Un valore condiviso

L'ecosostenibilità, per le due aziende, è davvero un valore da condividere e attraverso il quale rinsaldare il rapporto di collaborazione, perseguendo una maggior sostenibilità a costi minori. Questo concetto è stato approfondito in uno dei momenti clou della giornata: il driver training. Attraverso alcune sessioni di lavoro, pratiche e teoriche, per l'apprendimento del corretto stile di guida, si è potuto dimostrare, cifre alla mano, come attraverso una guida professionale si possano ridurre in modo considerevole i consumi di gasolio e le emissioni inquinanti, utilizzando lo stesso tempo e la stessa velocità di guida. Nell'ecosostenibilità dunque le due aziende hanno saputo trovare la giusta sintonia. "Il percorso che ha portato all'incontro con Italscania – ha detto Fabbri – è nato qualche anno fa, quando Gorent si è messa alla ricerca dell'eccellenza, per poter offrire un servizio ottimale ai clienti e ridurre l'emissione di CO₂. Questa ricerca ci



ha indirizzato verso Scania; una grande azienda che ha saputo mantenere inalterati i valori propri delle piccole aziende: l'attenzione per il sociale e per l'ambiente. Queste sono in fondo le ragioni per cui è stato avviato e mi auguro possa proseguire, il nostro partenariato". Perfetto accordo in Italscania: "Quando abbiamo venduto a Gorent i primi due mezzi (Euro 6) – ha constatato Fenoglio – abbiamo subito scoperto una condivisione di valori. Siccome noi crediamo nei valori e negli uomini, quando c'è accordo su questi temi diventa più facile instaurare una collaborazione. D'altro canto noi lavoriamo con i mezzi industriali quindi è doveroso pensare all'aria che respiriamo e al futuro delle nuove generazioni".

Il progetto "Carbon footprint"

Sempre in materia di ecosostenibilità, Gorent ha presentato un nuovo progetto, nel quale ha coinvolto alcuni stakeholders. L'incontro di presentazione del progetto, che tende alla creazione di una vera e propria filiera ambientale, è avvenuto durante il Forum Nazionale sui Rifiuti di Legambiente, che si è svolto sempre a giugno a Palazzo Rospigliosi a Roma. Durante il Forum Gorent ha dato vita a una tavola rotonda dal titolo "Ecosostenibilità: esperienze a confronto". Le aziende coinvolte sono Ama Roma, Asm Terni ed Ecologia Oggi, operanti nel settore dei servizi; Italscania, Re-Tarder Italia, Ecosistemi e IC Studio, in qualità di fornitori. "Per capire

come possiamo ridurre il nostro impatto ambientale – sostiene Fabbri – è necessario conoscere l'entità. Per questo dovremo ispirarci ai principi della certificazione inglese Carbon Footprint, che misura l'impronta ambientale, ovvero la quantità di gas serra prodotto nello svolgimento di una qualsiasi attività. In questo modo ciascuno di noi avrà la possibilità di conoscere e valutare i settori nei quali è necessario intervenire e in quale misura. Magari anche influenzando l'impianto normativo".

Il contributo di Gorent ai Cam – Criteri Ambientali minimi

Proprio come è avvenuto per i CAM, i criteri ambientali minimi, all'interno della normativa sul GPP: il decreto del 13 febbraio 2014, emanato dal Ministero dell'Ambiente, include infatti le indicazioni contenute in un documento congiunto, alla cui stesura ha contribuito anche Gorent. Questo un estratto del comma 4.3.2 – Automezzi per la raccolta e il trasporto dei rifiuti: "Fermo restando il rispetto di specifici CAM sugli automezzi eventualmente adottati dal Ministero dell'Ambiente, almeno il 30% (in numero) degli automezzi utilizzati dall'appaltatore, nell'ambito dello svolgimento del contratto, per la raccolta e il trasporto di rifiuti debbono: avere motorizzazione non inferiore ad Euro 5, oppure essere elettrici, ibridi o alimentati a metano o gpl".

[\[www.gorent.it\]](http://www.gorent.it)

Bidoncino giallo, economia più verde: ECCO A VOI IL SISTEMA OLLY

Dove butto l'olio di frittura? E quello dei sott'oli e delle scatolette? Un bel problema, vero? E anche se sappiamo benissimo che lo scarico dell'acqua non è il posto più indicato, va a finire che il grosso si incanala proprio lì. Risultato: oltre 210 milioni di litri di olio esausto all'anno vanno sversati nelle tubature delle nostre cucine. Lo sa bene **Furio Fabbri**, presidente della società Eco.Energia, che dal 2009 promuove Olly, un sistema innovativo per il recupero degli oli di provenienza domestica: "Fino a poco tempo fa si pensava che il 70% degli oli esausti provenissero da ristorazione o esercizi commerciali, e solo il 30 dalle nostre case. Oggi dobbiamo vederla all'opposto". E rincara la dose: "Un kg di olio è sufficiente a creare una patina che ricopre una superficie di 1000 mq e impedisce l'ossigenazione degli strati sottostanti". Con Olly è possibile impedirlo, in modo semplice e intelligente.

Un bell'esempio di "economia verde"...

Parliamo di un bell'esempio di "green economy", perché, oltre a risolvere un problema concreto, consente anche un notevole risparmio per tutti: non ultimi i gestori della rete idrica, che, come è stato calcolato proprio da Eco.Energia, spendono mediamente, in depurazione delle acque, quasi 1 euro per ogni kg di olio. Se si considera che, ogni anno, produciamo 2/3 kg di olio a testa, il conto è presto fatto. Il sistema di gestione è molto semplice:

parte dall'installazione del punto di conferimento (casina o box) nell'area di interesse. Segue la consegna agli utenti di un'apposita tessera di riconoscimento, per rendere il sistema ancor più sicuro e identificare le utenze, e dei bidoncini da 3l che verranno utilizzati per la raccolta e la consegna dell'olio. Questa viene effettuata esclusivamente tramite i bidoncini Eco.Energia. Poi avviene lo stoccaggio temporaneo presso zone autorizzate, il lavaggio dei bidoncini usati e la loro redistribuzione.



... all'insegna del "bidoncino giallo"

Fra l'altro parliamo di un problema di cui, diciamolo chiaro, molte municipalizzate si disinteressano, promuovendo, bene che vada, sistemi estemporanei. Un grande vantaggio di Olly è l'uniformità, perché il cittadino non butta l'olio nei contenitori che capitano, rendendone di fatto impossibile il recupero e il corretto smaltimento. Grazie al "bidoncino giallo", con Olly è possibile una raccolta razionale, e la trasformazione del rifiuto in una vera e propria risorsa, con moltissimi vantaggi: risparmio energetico, produzione di biodiesel da recupero rifiuti, salvaguardia delle tubature, risparmi sulla manutenzione della rete fognaria, minor inquinamento delle falde, aumento di fertilità dei terreni, eli-



minazione dei grassi saturi dell'olio vegetale esausto. Il sistema, inoltre, può rappresentare una preziosa occasione per comuni e aziende municipalizzate di legare la propria immagine a comportamenti ecosostenibili, anche perché le tessere sono personalizzabili con il logo dell'azienda o del comune stesso.

Progetti di grande successo

Da quando è nato, Olly è già stato protagonista di una lunga serie di progetti svolti con successo in varie aree d'Italia. Ultimo in ordine di tempo, un "progetto-pilota" che ha avuto luogo nel Senese dal febbraio 2013 allo stesso mese del 2014, in quattro punti allestiti presso altrettanti punti vendita molto frequentati di Coop Centro Italia. "Pensi -ha detto Fabbri- che in un anno abbiamo raccolto 13mila kg di olio, che equivalgono a quasi 13mila euro: a tanto ammonta il risparmio per il gestore della rete idrica, se consideriamo che ogni kg di olio intercettato e trasformato in risorsa equivale a circa 90 centesimi. Questo in futuro potrebbe tradursi in un risparmio in bolletta anche per il cittadino. La nostra volontà è quella di poter estendere la raccolta in altre parti del territorio".

Il futuro

Il futuro vedrà una progressiva espansione della "Mappa di Olly". "Dall'inizio dell'anno -fa notare Fabbri- sono stati 3 i nuovi punti di raccolta, attivati in provincia di Firenze. Creiamo che Olly possa diventare una buona abitudine di ogni famiglia toscana e, perché no, italiana". Oggi il "bidoncino giallo" è presente in 43 punti di raccolta in Toscana, con due nuovi punti attivati dall'inizio dell'anno e un accordo con Quadrifoglio - l'azienda di servizi ambientali fiorentina - per sostituire la raccolta dell'olio delle EcoTappe con il sistema Olly". E già si pensa anche ad altre regioni, come Umbria, Lombardia, Lazio.

[\[www.ecopuntoenergia.com\]](http://www.ecopuntoenergia.com)



Ambiente in primo piano in Sicilia con Econic: LA STELLA DI MERCEDES SEDUCE ANCHE PALERMO

Questa storia ha radici lontane e un lieto fine che dimostra quanto la dedizione e la passione di chi si occupa di veicoli speciali non si debba far intimorire dalla lunghezza dei tempi di realizzazione dei progetti. Partiamo dalla notizia: lo scorso 11 giugno, nella favolosa cornice di Villa Niscemi, a Palermo, la Comer Sud, Concessionaria Mercedes-Benz Veicoli Industriali per la Sicilia, in collaborazione con l'allesitore Tech Servizi, ha presentato nove veicoli Mercedes-Benz Econic pronti per essere consegnati al Comune di Palermo.

Econic, l'alternativa "verde"

Grazie alle basse emissioni, questi innovativi mezzi costituiscono un'alternativa "verde", nell'ottica del miglioramento della qualità dell'aria dell'area urbana. In virtù delle loro numerose possibilità di allestimento, gli Econic non si limiteranno a svolgere la raccolta dei rifiuti, ma affiancheranno gli operatori nello svolgimento di svariate attività, nella massima sicurezza e con un basso impatto ambientale.

La gara

E adesso facciamo un passo indietro: stiamo parlando di una gara d'appalto iniziata nel febbraio del 2013 dal Comune di Palermo (Settore Ambiente e Unità COIME) per l'acquisto di una vera e propria flotta di autocarri a bassa emissione con alimentazione a metano, da destinare alla gestione dell'ambiente e del verde pubblico. Questa gara nasce all'in-



terno di un programma di finanziamento per il miglioramento della qualità dell'aria nelle aree urbane e per il potenziamento del trasporto pubblico (Decreto Min. Ambiente del 2007). L'intervento Pa0207 agisce per sostituire i mezzi inquinanti della flotta comunale con altri a basse emissioni.

Il dettaglio della fornitura

Ed ecco come si arriva all'11 giugno. L'Econic, il truck Mercedes-Benz specialmente dedicato ai servizi municipali, nella sua motorizzazione a gas metano, la più ecologica ed economica immaginabile, fa la parte del leone mettendosi in mostra con i seguenti allestimenti: 1 Econic 2628 e 1 Econic 1828 allestiti con compattatori; 3 Econic 1828 allestiti con multi lift e casse scarrabili; 2 Econic 2628 allestiti con ribaltabili trilaterali; 1 Econic 1828 soccorso stradali; 1 Econic 2628 allestito con piattaforma aerea da 38 mt.

Grande versatilità

Questa flotta rappresenta un importante risultato ed un bell'esempio di versatilità per un veicolo che non si limita all'ormai usuale allestimento con compattatore dedicato alla raccolta dei rifiuti, ma che dimostra di poter vestire molte più divise all'interno del servizio alla cittadinanza, supportando il lavoro degli operatori con la sua cabina ribassata, aiuto fondamentale nelle operazioni di stop

and go cittadino, il cambio automatico, le sospensioni pneumatiche anteriori e posteriori, i freni a disco con ABS e, non ultimi, i suoi consumi ridotti. Soluzioni ottimali in termini di facilitazione e sicurezza sul lavoro, che combinate alle basse emissioni della propulsione a metano fanno dell'Econic l'emblema del valore della responsabilità, da sempre alla base della filosofia Mercedes-Benz.

Non solo Econic

Sono stati in tanti a rispondere all'invito della concessionaria MB, sia esponenti di enti pubblici che di aziende private e di allestitori operanti nel settore. Gli onori di casa sono stati fatti dall'assessore all'Ambiente del Comune di Palermo, **Cesare Lapiana**, dal presidente della RAP (ex AMIA) **Sergio Marino** e dal presidente AMAT **Antonio Gristina**. Durante la manifestazione sono stati presentati anche altri Veicoli Mercedes-Benz destinati al Settore Ecologia, tra cui l'Antos ed il Canter, e non ultima la flotta di Sprinter, sempre con motorizzazione NGT, che completa la fornitura oggetto di gara, che quindi comprende anche: 3 Sprinter 316 NGT con ribaltabile; 2 Sprinter 316 NGT Kombi; 2 Sprinter 316/516 NGT con piattaforma da 16/18 mt. Così equipaggiata, la flotta di veicoli Mercedes-Benz può considerarsi pronta a iniziare la sua quotidiana missione al servizio dell'ambiente. A Palermo come ovunque.

[\[www.mercedes-benz.it\]](http://www.mercedes-benz.it)



Nuovo Daily: ECCO LA TERZA GENERAZIONE DEL MITICO VEICOLO COMMERCIALE IVECO



Per intere generazioni di operatori (è sul mercato dal 1978) Iveco Daily è stato il principale compagno di lavoro quotidiano. Una tradizione che prosegue, anzi, si rinnova e si rafforza. E così lo scorso 3 giugno, nella sontuosa cornice della reggia di Venaria, a due passi da Torino, Iveco ha presentato alla stampa italiana e internazionale di settore il terzo "step" evolutivo nella storia del suo veicolo commerciale più rappresentativo, risultato di una sintesi perfetta tra tradizione e innovazione: un salto generazionale che rappresenta un importante traguardo per Iveco. E' il Daily migliore di sempre, in perfetto equilibrio tra tradizione e spinta innovatrice.

Un veicolo completamente rinnovato, ma nel segno della tradizione

L'80% dei componenti è stato ridisegnato, ma il nuovo Daily conserva intatta la sua classica struttura a telaio, che assicura forza, versatilità e durata, oltre a una maggiore facilità di allestimento per i cabinati. Fortemente ottimizzata la capienza del furgone: fanno così il loro debutto i modelli da 18 e 19,6 m³ e la versione da 10,8 m³, la migliore della categoria per efficienza di carico. Ottima anche la guidabilità, resa possibile dalla nuova architettura a passi allungati, sbalzo posteriore ridotto e dalle sospensioni completamente riviste. Un altro aspetto che in Iveco hanno messo al cen-

tro dei progetti per questa "terza generazione" di Daily è la riduzione dei consumi: si tratta di un veicolo orientato alle esigenze di business, con costi totali di gestione decisamente ridotti rispetto ai modelli precedenti.

Il nuovo Daily nel dettaglio

Ma vediamo ora più nel dettaglio le prerogative di questo veicolo straordinario, iniziando dalla forza, dalla robustezza e dalla grande versatilità: la struttura portante del telaio con profilo a C, in acciaio ad alta resistenza, assicura la massima durata nel tempo e flessibilità nell'uso. Il nuovo Daily si presta ad ogni tipo di allestimento: è l'unico veicolo nella sua categoria in grado di arrivare fino a 7 t di massa complessiva. Da primato anche manovrabilità e guidabilità: la nuova architettura con passi lunghi e sbalzo posteriore ridotto ha migliorato l'equilibrio del furgone senza impattare sulla sua straordinaria agilità negli spazi ristretti. Il diametro di volta da un marciapiede all'altro della strada (10,5 m) è il migliore nella categoria. Per sfruttare al meglio il potenziale del nuovo veicolo è stata sviluppata una nuova sospensione anteriore che contribuisce a incrementare il comfort e la guidabilità.

Motorizzazioni e performance

Due le motorizzazioni, 2,3 e 3 litri, con due alimentazioni (Diesel e metano) e nove po-

tenze, da 106 a 205 cv. I motori sono disponibili in versione Euro5b+ con EGR o in versione Euro 6 Heavy Duty con sistema misto EGR + SCR. La gamma è completata dalla versione a metano Natural Power da 136 cv, che consente di minimizzare il costo del carburante, le emissioni inquinanti e l'impatto sonoro. Tutti i cambi manuali sono a 6 marce, mentre il nuovo cambio HI-MATIC della ZF è a 8 rapporti con convertitore di coppia. Il Nuovo Daily, inoltre, contiene i consumi: il risparmio di carburante è mediamente del 5,5%, a seconda delle differenti versioni del veicolo, ma può essere ulteriormente abbassato fino al 14% con EcoPack (che include lo Start&Stop) nella mission urbana.

Un design "automobilistico"

Moderno e funzionale il design, sia interno sia esterno: è sofisticato come quello di un'automobile, ma ha una propria identità che mostra con orgoglio. I fari sono collocati in posizione alta e arretrata per evitare danni in caso di piccoli urti. La linea continua tra i fari e la calandra scende al centro per enfatizzare il dinamismo e la tenuta di strada. I fascioni avvolgenti proteggono la carrozzeria e separano esteticamente la parte inferiore, che ospita gli organi meccanici, dalla parte superiore, dedicata alla cabina e al vano carico. La maggiore superficie vetrata rende l'abitacolo più luminoso e amplia la visione verticale (e quindi la sicurezza), e il nuovo stile migliora anche l'aerodinamica. Anche l'interno dell'abitacolo è stato completamente riprogettato per rendere piacevole la vita a bordo, grazie a uno spazio sviluppato per incrementare visibilità e insonorizzazione. La nuova plancia, completamente ridisegnata per migliorare l'ergonomia, il sedile e il volante regalano all'autista sensazioni "automobilistiche".

[\[www.iveco.com\]](http://www.iveco.com)



Busi Group, UNA STORIA DI SUCCESSO CHE CONTINUA



La storia dell'azienda bresciana BTE Tecnologie Ecologiche è lunga e ricca di svolte importanti, tutte in crescendo. Nel 1991 nasce come società individuale BTE, che da allora produce e commercializza prodotti per il trasporto e lo stoccaggio di rifiuti. “Negli anni successivi –spiegano i fratelli **Busi**– l'azienda si è ingrandita sia per crescita interna sia grazie a una lungimirante politica di acquisizioni: la prima, nel 2002, è stata l'acquisizione della Carghi Srl, azienda presente sul mercato dal 1994. L'anno dopo, nel 2003, nasce ufficialmente Busi Group. Due anni più tardi, nel 2005, è la volta dell'acquisizione di Meccanidraulica SpA, uno storico produttore di impianti scarrabili e caricatori fondato nel 1966, di Lem Oleodinamica Srl e Dima. Quest'ultima viene incorporata in Bte SpA nel 2009”. Il resto è storia recente, fino allo scorso aprile, quando Busi ha acquisito un'importante quota di Omb Technology estendendo così la propria gamma di prodotti a compattatori fissi laterali, compattatori fissi posteriori e cassonetti.

Un'impressionante completezza di gamma

Il risultato è un gruppo che oggi occupa oltre 250 dipendenti nelle varie sedi e può vantare una completezza di gamma senza rivali sul mercato. L'azienda, infatti, commercializza container scarrabili, compattatori fissi e scarrabili, cassonetti, caricatori, presse stazionarie, container scarrabili per presse, multi benne, impianti ribaltabili per autocarri e rimorchi, attrezzature scarrabili, cisterne scarrabili, autocarri, rimorchi, semirimorchi nuovi o usati allestiti. Tutto, insomma, per ogni esigenza di igiene urbana. Altra forza dell'azienda è l'internazionalità: Busi Group copre l'intero territorio italiano, un terzo del mercato francese e una buona fetta del mercato mondiale del settore.

Un'azienda all'avanguardia molto attenta all'ambiente

Stiamo parlando di un'azienda all'avanguardia, molto attenta anche alla sostenibilità del proprio lavoro: un must per un'azienda che produce sistemi che servono a salvaguardare l'ambiente che ci circonda. Non a caso, dal 2011 BTE SpA è dotata di un impianto per l'autoproduzione di energia elettrica a celle fotovoltaiche che sostituisce fisicamente gran parte della copertura dello stabilimento e dei nuovi uffici. L'impianto è in grado di produrre, in condizioni standard, una potenza massima di 456 kWp. Un passo significativo verso la riduzione dei gas serra. Il nuovo edificio è stato progettato incrementando radicalmente la coibentazione, abbattendo le dispersioni di calore e migliorando l'ambiente di lavoro. L'energia prodotta viene impiegata direttamente alla rete. Ma non è l'unico aspetto che fa dell'azienda una realtà molto attenta all'ambiente: anche gli spostamenti interni vengono effettuati limitando al massimo le emissioni di CO₂, ad esempio impiegando ove possibile mezzi elettrici. Nelle postazioni di saldatura, inoltre, sono stati installati impianti di aspirazione a braccio snodato dotati di filtri per aspirare i fumi prodotti captandoli il più possibile vicino alla sorgente, per la massima sicurezza dell'operatore e la minima riduzione di sostanze inquinanti. Nelle cabine di verniciatura, poi, vengono utilizzati prodotti idrosolubili che assicurano un minore impatto ambientale rispetto ai cicli tradizionali.

Qualità vuol dire responsabilità

Da non dimenticare, naturalmente, la comprovata qualità dei prodotti: proprio per tenere tutto sotto controllo in ogni fase della produzione, fin dal momento progettuale, le aziende del gruppo dispongono di un attrezzato ufficio dove un team di progettazione studia e realizza le soluzioni proposte. Grazie a sofisticati software in dotazione, la realizzazione del prodotto finito viene scrupolosamente analizzata, ponderando e gestendo tutte le possibili variabili che subentrano in corso di utilizzo. Per ogni componente, giunzione o chiusura, vengono calcolati in modo preciso lo sforzo a cui saranno sottoposti in corso di lavorazione. Per le strutture complesse per cui è difficile identificare i reali stati tensionali cui sono sottoposti i vari componenti, le aziende del gruppo, tramite software specifici, effettuano calcoli con metodo ad elementi finiti (FEM). Si tratta di un investimento che ha fatto l'azienda per ottimizzare il rapporto peso/prestazioni delle macchine prodotte. Questi calcoli vengono poi allargati all'intera struttura in modo di avere ben chiari quali sono i punti di maggior carico, impiegando così una cura ed un controllo maggiore in corso di lavorazione. Una qualità certificata: da sempre attente alla gestione ottimale di tutti i processi aziendali, le ditte del gruppo sono certificate UNI EN ISO 9001 coi successivi rinnovi.

[\[www.busigroup.eu\]](http://www.busigroup.eu)

15
GSA
IGIENE URBANA
LUGLIO-SETTEMBRE 2014



Bonus-Malus

CASSONETTI INTELLIGENTI GARANTISCONO UN ELEVATO LIVELLO DI SERVIZIO AGLI UTENTI!!

16
GSA
IGIENE URBANA
LUGLIO-SETTEMBRE 2014

Il cassonetto: una gran comodità

Il Comune di OME in Provincia di Brescia ha installato su tutto il proprio territorio isole ecologiche stradali informatizzate comprendenti 5 cassonetti intelligenti a caricamento laterale destinati alla raccolta di rifiuto indifferenziato, frazione organica, carta, plastica, vetro e lattine. Le frazioni "positive" corrispondono al concetto di BONUS ed è quindi previsto un conferimento mediante la apertura di tutto il coperchio e l'inserimento attraverso una griglia dotata di sagome di dimensioni coerenti con il tipo di rifiuto ed aventi il colore corrispondente.

La frazione "Indifferenziato" corrisponde al MALUS e quindi si prevede l'introduzione del rifiuto attraverso una calotta volumetrica che limita la quantità; essa induce l'Utente alla limitazione quantitativa del rifiuto indifferenziato. La "Premialità del comportamento virtuoso" passa attraverso l'Identificazione e Determinazione della Quantità di Rifiuto riassunto nell'acronimo inglese "ID&DQW". E' quindi fondamentale identificare l'utente in modo certo e determinare in modo adeguato le quantità di rifiuto conferite. E' possibile ottenere questo risultato mediante l'impiego di Cassonetti intelligenti nel rispetto degli utenti e garantendo un elevato livello di servizio, primo fra tutti il servizio garantito 24h/24.

Il Comune di OME, in collaborazione con il gestore ADIGEST S.r.l. di Rovigo, ha attivato con successo la raccolta stradale automatizzata su tutte le frazioni di rifiuto urbano ed assimilato. Le famiglie e le imprese sono dotate di una tessera



di igiene ambientale non-copiabile; la tessera GARANTISCE IL SERVIZIO di conferimento agli utenti del Comune ed impedisce il conferimento improprio da parte di persone esterne che "sfuggono" al porta-a-porta operativo nelle zone limitrofe. I colori dei coperchi rispettano il nuovo progetto di norma europea prEN16403 "Waste Visual Elements". Il costruttore dei contenitori è OMB TECHNOLOGY S.r.l. ed il costruttore della MECCATRONICA è la società ID&A S.r.l. di Brescia. In Spagna continua con successo la crescita della raccolta mediante sistema a caricamento laterale. La nuova frontiera è la informatizzazione del contenitore. Il 18 settembre una nutrita Delegazione Valenciana, comprendente sindaci ed amministratori di aziende private, ha incontrato i referenti del Comune di OME. Unanime è stato l'apprezzamento del sistema. Due osservazioni immediate: gli espositori Publi-Waste trasformano il cassonetto e garantiscono una comunicazione efficace (Effetto Vetrina); l'ottima qualità del materiale raccolto (purezza) è uno dei frutti del controllo accessi.



CASSONETTI INTELLIGENTI per offrire un SERVIZIO

I contenitori per la raccolta differenziata di OMB dotati di meccatronica di ID&A comprendono 5 elementi chiave:

1 – OMB RST 2400 litri

Contenitore stazionario in acciaio zincato a caldo con vita utile media di oltre 15 anni.

2 – Publi-Waste

Espositore "Effetto Vetrina" con pannello bifacciale per la comunicazione dinamica.

3 – HORUS-ID

Identificazione dell'Utente con tessera dotata di transponder, sblocco del coperchio ed apertura con pedale.

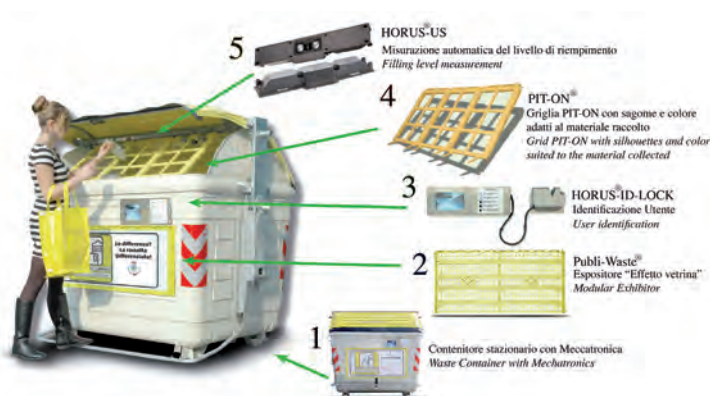
4 – PIT-ON

Griglia con sagome aventi forma e colore corrispondenti al tipo di rifiuto.

5 – HORUS-US

Misuratore automatico del livello di riempimento mediante sensori ad ultrasuoni proporzionali per ottimizzare il servizio.

[www.ideabs.com]



Zero System: con Hera, UN TRICICLO RCM NEL CUORE DI BOLOGNA



motoscope & lavasciuga

Ma che ci fa un triciclo sotto i portici in pieno centro a Bologna? Nostalgia di tempi passati? Voglia di stupire? No, niente di tutto questo. Semplicemente la ricerca di un mezzo adeguato, ed ecologico, per pulire il centro storico, anche negli angoli tradizionalmente più ostici e meno raggiungibili.

Hera e Rcm insieme per Bologna

E visto che il triciclo porta il marchio Rcm, e che l'azienda che lo utilizza è nientemeno che Hera, il colosso emiliano leader nel segmento delle multiutility, vale la pena di sentire i diretti interessati: "In effetti un po' di nostalgia all'inizio c'è stata", ammette l'ingegner **Sandro Boarini**, responsabile Hera - Area ambiente per Bologna, Imola, Faenza e Lugo. Tutto nasce dall'esigenza di trovare i mezzi più adatti per entrare nel centro storico di Bologna e soprattutto transitare sotto i portici. A quel punto, ricordandomi i vecchi tricicloni dei netturbini di una volta, ho cercato una soluzione su quella falsariga, che fosse però al passo coi tempi, e dopo qualche ricerca e prova fatta quasi in casa ho incontrato **Roberto Raimondi** di Rcm, che guarda caso stava proprio investendo in un progetto simile".

Zero system: zero impatto, risultati fantastici

Parliamo, naturalmente, dell'innovativo "Zero system" di Rcm, che abbiamo visto poche settimane fa fare bella mostra di sé sulle piste del Mugello (per il progetto Kiss Mugello, in collaborazione con Yamaha Motor Racing, cfr GSA 6/14), e che possiamo incontrare ancora più da vicino proprio nel centro di Bologna. "Si tratta -illustra **Romolo Raimondi** - di un'idea molto semplice ma estremamente ef-

ficace: Zero System è composto da una piccola spazzatrice elettrica trasportata da un triciclo a pedalata assistita le cui batterie sono mantenute in carica dai pannelli fotovoltaici montati a bordo; in questa maniera è possibile allargare l'azione di spazzamento ad un'area molto vasta in modo sostenibile, sia economicamente, sia sotto il profilo ecologico. E' un sistema valido e ci rende molto orgogliosi il fatto che il gruppo Hera ne abbia compreso appieno tutte le qualità, avviando una sperimentazione a Bologna con sei tricicli".

Sei tricicli lavorano "di fino" sotto i portici bolognesi

Sei, infatti, sono i tricicli Zero System che operano nel centro del capoluogo felsineo, che, tanto per cominciare, ha 40 chilometri (non bruscolini!) di portici la cui igiene è messa a sempre più dura prova dalle mutate abitudini di vita dei cittadini: "Lo street food e i mozziconi di sigaretta sempre più numerosi gettati per terra sono solo alcuni dei nemici giurati del pulito nei centri urbani". Niente paura, però: da oggi ci pensa un triciclo tutto speciale, che trasporta una piccola-grande spazzatrice. E non è un fatto dimostrativo o di immagine. "Tutt'altro -continua Boarini-. Si tratta di una soluzione altamente efficace per sostituire, in alcuni ambienti urbani, la tradizionale spazzatrice motorizzata. Le minispazzatrici trasportate dal triciclo, infatti, sono efficacissime, dispongono di una batteria al litio che garantisce 6 ore di autonomia, più che sufficienti per i nostri cicli di lavoro, e adesso, grazie appunto ai tricicli, sono trasportabili ovunque grazie a 30 km di pedalata assistita".

Efficienza garantita

L'efficienza è garantita. "Se al posto della squadra/tipo di tre persone che impieghiamo su una spazzatrice tradizionale utilizziamo le stesse tre persone a bordo di altrettanti tricicli, la resa aumenta, e anche la qualità del lavoro: due passaggi, uno di andata e uno di ritorno



rispettivamente lato pilastri portici e lato parete, dove si concentra la maggior parte dello sporco grossolano, ho già un risultato migliore. In più lo puoi fare quando vuoi perché le spazzatrici elettriche non disturbano. Poi ci sono tanti altri vantaggi che scopri con l'uso, ad esempio che la sua leggerezza non crea problemi di portanza nei portici, che spesso sotto hanno locali e che quindi non possono essere sovraccaricati. Insomma, è il mezzo giusto per l'ambiente urbano". Con qualche accorgimento, poi, la spazzatrice viene personalizzata ad hoc per le necessità di impiego: "Grazie a due spazzole appositamente studiate è possibile rimuovere la sporcizia nei punti più difficili, con un lavoro di fino nelle intersezioni, intorno alle colonne, tra i ciottoli e nei bordi, senza rovinare le superfici con una pressione eccessiva".

Sperimentazione a regime

La sperimentazione Hera a Bologna è partita lo scorso dicembre, con l'impiego di un prototipo che ha fatto da "apripista". Dice Boarini: "Ci è servito per correggere il tiro e modulare il servizio, con alcuni accorgimenti come la dislocazione dei punti di ricarica o la nuova gestione del personale addetto. Ora, da poco, sono in attività tutti e sei i tricicli insieme, con risultati che ci stanno già convincendo molto. Oggi stiamo risolvendo le ultime questioni logistiche, dopodiché si entrerà definitivamente a regime". E in futuro, si può pensare a estendere la cosa? "Hera è un'azienda grande, le decisioni si prendono in modo condiviso. Credo che il prossimo passo sia discutere in azienda i risultati della sperimentazione. Da parte mia posso dire che, alla luce dell'impiego qui a Bologna, il sistema si rivela adatto a qualsiasi centro storico in cui ci sia bisogno di pulire dappertutto, in modo efficace, ecologico e discreto".

[www.rcm.it]

ISAL presenta LA NUOVA SPAZZATRICE STRADALE 6000 "ON THE ROAD"



Isal è orgogliosa di presentare ai clienti e a tutto il mercato dello spazzamento stradale un'importante novità: la prima spazzatrice stradale di grandi dimensioni progettata e prodotta interamente dall'azienda emiliana. Dicono in Isal: "Siamo davvero soddisfatti, perché vediamo ripagato lo sforzo tecnico ed economico che abbiamo sostenuto per sviluppare questa spazzatrice innovativa con tecnologia all'avanguardia. Un nuovo prodotto che rappresenta la volontà di Isal di entrare nel mercato della pulizia stradale e urbana".

Look moderno, prestazioni da primato

La 6000 si presenta con un look moderno: cabina spaziosa con ben tre posti a sedere, aria condizionata come standard e vetri parasole per un eccellente confort degli operatori. Il sistema di pulizia è di tipo meccanico-aspirante composto da: spazzola principale a rullo, due spazzole laterali e convogliatore meccanico, il tutto coadiuvato da un sistema di aspirazione a mezzo turbine e filtro per il controllo delle polveri. Esiste la possibilità di equipaggiare la spazzatrice con un filtro speciale, il "green filter", la cui particolarità è di essere idrorepellente, di poter contenere le polveri sottili ed evitare dispersioni nell'ambiente. Isal, inoltre, ha brevettato un sistema di controllo spazzamento tramite rullo centrale chiamato "CDS" (Claver Detective System) che permette grandi performance

di lavoro anche in presenza di fondi stradali disconnessi ed irregolari, controllando in automatico la pressione esercitata dalla spazzola sul suolo.

Grande ma facilmente manovrabile

Pur essendo una macchina di grandi dimensioni (capacità del contenitore rifiuti 6 mc), la 6000 è dotata di 4 ruote sterzanti che ne facilitano la manovrabilità anche in ambito urbano; è equipaggiata con motore diesel Mercedes e trasmissione idraulica Damfoss entrambi a controllo elettronico di nuova generazione. Questo permette una ottimale gestione della spazzatrice sia in fase di lavoro che in fase di trasferimento ed una grande riduzione nei consumi di carburante e dei costi. Molti accessori possono arricchire l'equipaggiamento della 6000. Alcuni esempi: terza spazzola frontale con brandeggio laterale, tubo aspira foglie e detriti, impianto di lavaggio ad alta pressione con lancia, sollevamento in quota del contenitore rifiuti sino a 2,4 m e kit videocamera per monitoraggio della spazzatrice in fase di lavoro.

Un po' di storia

Nata nel 1974 come azienda produttrice di componenti in lamiera per conto terzi, Isal nel 1988 ha iniziato la progettazione e la produzione di motospazzatrici professionali. Da gennaio 2014 l'azienda fa parte del gruppo

Kärcher. Un prezioso arricchimento, per la multinazionale tedesca: grazie ai suoi oltre 40 anni di esperienza e ad un continuo lavoro di ricerca e sviluppo, Isal è oggi in grado di offrire ai propri clienti un'ampia gamma di motospazzatrici robuste ed affidabili, con un elevato rapporto qualità/prezzo.

Per ogni esigenza di spazzamento

Per ogni esigenza di spazzamento Isal è in grado di fornire la macchina più indicata: dalle semplici ed economiche spazzatrici manuali, alle pratiche e versatili macchine con operatore a terra, fino alle più potenti ed efficienti macchine idrauliche con operatore a bordo. Due gli stabilimenti produttivi ubicati nella fertile e generosa terra d'Emilia, e precisamente a Correggio, in provincia di Reggio Emilia. Una terra ad alta vocazione meccanica e motoristica, non c'è che dire!

Specializzazione spazzatrici

Isal crede nella specializzazione, e per questo ha deciso di fare "solo" spazzatrici. La missione è quella di farle bene... anzi, meglio. L'azienda costruisce macchine robuste, affidabili, semplici da usare, che vengono vendute da una articolata rete di rivenditori qualificati, in grado di offrire anche un adeguato servizio pre e post vendita. Il servizio ricambi è veloce ed affidabile, poiché ogni componente delle spazzatrici è già pronto in stock.

[www.isalsrl.it]



Merlo a Ecomondo CON TELESCOPICI E ALLESTIMENTI RSU



Pochi, ma solidi valori: questa è l'essenza di Merlo, che prima di essere un marchio è innanzitutto un nome: il nome di un'azienda che ha voglia di progettare e innovare, che progetta e sviluppa la sua tecnologia completamente in house, che ha la capacità di attribuire al lavoro e all'ingegno quel valore etico che ormai sembra essersi perso nel nulla.

Per la prima volta i telescopici Merlo a Ecomondo

Questo è un anno importante per Merlo, perché per la prima volta il gruppo Per la prima volta Merlo si presenta ad Ecomondo con le divisioni: Merlo, con i suoi "mitici" sollevatori telescopici dedicati al lavoro in discarica, e Tecno, con le sue note soluzioni per l'igiene urbana. Da sempre il marchio Merlo è sinonimo di tecnologia avanzata nel campo dei sollevatori telescopici e la nostra storia, fin dal 1964, è contraddistinta da un'esperienza fatta di tenacia e passione. Sviluppare progetti complessi dall'idea al risultato, dalla progettazione alla vendita, significa proporre soluzioni innovative, anticipatrici delle esigenze e dei possibili orientamenti dei mercati più competitivi. Il risultato del nostro impegno sono telescopici compatti e maneggevoli con performance operative, comfort, efficienza e sicurezza senza eguali.

Le macchine

Tra i protagonisti a Ecomondo ci sarà il nuovo

P 50.8, modello di punta per dimensioni, prestazioni e comfort. Il nuovo modello adotta le caratteristiche principali della famiglia Panoramic, offrendo nel contempo funzioni innovative che saranno estese progressivamente agli altri modelli della famiglia Panoramic. Il P 50.8 ha una capacità di sollevamento di 5 tonnellate e un sbraccio di 8 metri e viene dotato di un motore Tier 4 Interim da 90 kW/122HP (4 cilindri Deutz da 3,6 litri). La robusta struttura del telaio, del passo importante di 2.920 mm e a un peso di 8.500 kg, conferiscono al P 50.8 dimensioni, peso e potenza ideali per affermarsi come leader in vari settori dalle costruzioni, al riciclaggio e alla movimentazione di biomasse per la produzione di energia. A Ecomondo, poi, saranno presenti anche i modelli P75.9CS, P55.9CS (che sta per Panoramic Cabina Sospesa, e si tratta degli unici telescopici al mondo con questo requisito di serie) e TF38.10, quest'ultimo della gamma Turbofamer, che spicca per la varietà e specificità delle soluzioni proposte.

Le proposte Tecno

E poi c'è Tecno, divisione degli allestimenti per l'igiene urbana che deriva da una diversificazione aziendale verso un settore in pieno sviluppo che, oltre ad utilizzare i classici telescopici negli impianti di smaltimento e riciclaggio, vede l'abbinamento con la produzione di allestimenti relativi alla raccolta RSU. Le linee di prodotto sono sei e si differenziano per dimensioni e por-

tate con alcune specificità che le mettono in luce per contesti applicativi spesso molto diversi fra loro. La serie Urbis studiata per i centri storici e i piccoli paesi, prevede cassoni a vasca ribaltabile da 2,5 a 8 m³ senza sistemi di costipazione. Sono i mezzi ideali anche nelle grandi città per

le nuove modalità di raccolta porta a porta. La serie Azimut è composta da mini costipatori e mini compattatori e compattatori con capacità da 5,5 e 8 m³ per ottimizzare la raccolta nei centri urbani con alte capacità di carico. Con la massima attenzione all'inquinamento urbano e alle sicurezze degli operatori, è stata prodotta una linea di veicoli AZIMUT Bimodale, con l'attrezzatura completamente elettrificata che può lavorare con motore del veicolo spento. La serie BVO (bivasca) va incontro alle esigenze di polivalenza – in piena filosofia Merlo – delle piccole realtà con un mezzo bivasca dotato di un mini costipatore da 5,5 m³ e di una vasca di raccolta da 3,2 m³. Salendo di capacità si ha la



serie Kuni composta da un mini compattatore da 7 m³ a pala semplice. Lo scarico avviene tramite paratia di espulsione posteriore. La serie Hornet si colloca a metà strada fra i piccoli e i grandi compattatori. Un modello da 10 m³ che somma la maneggevolezza dei mezzi medio/piccoli con le prestazioni di quelli più grandi. Al top di gamma c'è la serie Zenit con tre modelli la cui capacità di carico varia fra i 14 e i 30 m³ con la possibilità di ricevere materiale dai mezzi satelliti e per un ambito applicativo che li vede operativi nelle grandi città e nelle aree urbane metropolitane di elevata estensione.

[www.merlo.com]

19
GSA
IGIENE URBANA
LUGLIO-SETTEMBRE 2014



Renault Trucks D ACCESS: CABINA RIBASSATA PER ANDARE OVUNQUE



Continua senza sosta il grande impegno di Renault verso il settore dell'ecologia e della raccolta rifiuti, con una serie di modelli progettati ad hoc per le esigenze di questo tipo di lavoro. Così Renault Trucks si conferma un competitor agguerrito in questa nicchia di mercato. Tra i modelli più apprezzati c'è il Renault Trucks D ACCESS, ora disponibile con motorizzazione Euro 6. Questo veicolo, che dispone di cabina ribassata, è concepito per le attività che richiedono numerose salite e discese da parte degli autisti e dell'equipaggio. Inoltre, con la sua larghezza di soli 2,29 m, può circolare praticamente ovunque.

Accesso in cabina migliorato

Il Renault Trucks D ACCESS, grazie proprio alla sua cabina ribassata (peculiarità che facilita l'accesso e la discesa dell'operatore dalla cabina e la visibilità in ogni condizione), è un veicolo particolarmente indicato per il settore della raccolta rifiuti; rende infatti il lavoro degli autisti e degli operatori di questo settore ogni giorno più semplice. Il D ACCESS presenta l'altezza del primo gradino a soli 435 millimetri da

terra e offre anche una porta tipo "Bus" (in opzione) dal lato passeggero e un'apertura a 80° per migliorare l'accesso in cabina. I gradini, inoltre, hanno un'altezza ideale per le operazioni che richiedono numerose salite e discese dalla cabina e l'ampio parabrezza, che presenta un campo visivo di 220° e meno di 15° di punti ciechi complessivi, favorisce il perfetto controllo della strada e di ciò che vi è attorno. Inoltre, la posizione di guida a livello pedonale permette agli autisti di destreggiarsi tra le strade della città in perfetta sicurezza. Il pavimento completamente piano del Renault Trucks D ACCESS e l'altezza interna di 2 m rendono molto facile muoversi all'interno della cabina consentendo agli utilizzatori di circolare in piedi. Veicolo appartenente alla gamma Distribuzione, presenta un nuovo sedile conducente e una panca a tre posti per un comfort dell'equipaggio ottimale.

Progettato per l'ambiente urbano, oggi anche Euro 6

Progettato per l'utilizzo in ambienti urbani (raccolta rifiuti e distribuzione), il Renault

Trucks D ACCESS è disponibile in svariate configurazioni, con larghezze complessive di 2,29 m, (la migliore sul mercato) o 2,5 m e un raggio di curvatura di soli 6,60 m. La somma di queste caratteristiche ne fanno un vero e proprio veicolo urbano. Nella versione 6x2, l'assale sterzante posteriore a controllo elettronico offre ancora maggiore manovrabilità a basse velocità e migliora il controllo direzionale a velocità più elevate. Stabilità che è ulteriormente migliorata grazie a un nuovo sistema di sospensioni pneumatiche. Il Renault Trucks D ACCESS è equipaggiato con il motore DTI 8 Euro 6 ed è disponibile con due livelli di potenza: 280 e 320 cv. È dotato di cambio automatico Allison 3000, adatto alle particolari esigenze dei mezzi per la raccolta rifiuti sottoposti a continue partenze e fermate. E gli operatori sanno quanto la gestione ottimale degli stop and go sia importante nelle operazioni di raccolta rifiuti in città.

Sicurezza e comfort garantiti

Ma le peculiarità di questo grande alleato del lavoro di tutti i giorni non finiscono qui. Ad ogni fermata il veicolo si mette automaticamente in folle, senza l'intervento del conducente, garantendo sicurezza e comfort di guida. Come gli altri veicoli delle nuove gamme Euro 6 di Renault Trucks, il D ACCESS può essere equipaggiato con un'ampia varietà di allestimenti. Il suo peso a vuoto è di soli 5.890 kg, ed è disponibile con una scelta di 16 interassi, avente una lunghezza del telaio che varia da 3,25 m a 8,78 m. Il montaggio dell'allestimento è reso più facile da 7 prese di forza e uno spazio retrocabina di soli 95 centimetri. Facile accesso in cabina, versatilità, modularità e comfort, il Renault Trucks D ACCESS può essere utilizzato per una vasta gamma di applicazioni (distribuzione, camion cisterna, fornitore di carburante, ecc), pur rimanendo il veicolo ideale per la raccolta dei rifiuti.

[\[www.renault-trucks.it\]](http://www.renault-trucks.it)



Nasce Mali Services: EURO SERVIZI ESPORTA L'ATTENZIONE ALL'AMBIENTE



E' molto chiaro Al Gore, nel suo Earth in the balance: "La storia del genere umano e il nostro rapporto con la terra possono essere visti come un'avventura continua o una tragedia avvolta nel mistero. La scelta è nostra". Diciamo subito che se c'è una frase che in Euro Servizi Offida hanno scelto di fare propria, è proprio questa dell'ex vicepresidente degli Stati Uniti d'America, premio Nobel per la pace nel 2007 e ormai noto in tutto il mondo per il suo impegno per l'uomo e l'ambiente.

Una missione, una vocazione

"Nel nostro piccolo -dicono in Euro Servizi-, anche noi siamo da sempre attenti al tema dei prodotti e delle soluzioni che servono all'uomo a salvaguardare l'ambiente che lo circonda. E così non potevamo restare indifferenti all'inquinamento che attanaglia il terzo mondo". Da sempre associato all'idea di paesaggi incontaminati e paradisi naturali, il terzo mondo ha, in realtà, enormi problemi di inquinamento urbano. Euroservizi, seppure in un momento difficile, ha deciso di sbarcare in Mali per portare anche laggiù la propria idea di ecologia: "Offrire tecnologie e soluzioni per l'ecologia è un nostro modo di vivere l'ambiente che ci circonda, per creare un diverso rapporto con il futuro. A questo proposito abbiamo scelto una capitale africana, forse una delle più povere e arretrate del mondo: Bamako, capitale del Mali, sorge sulle sponde del fiume Niger ed è vittima di una continua e progressiva urbanizzazione".

Una metropoli nel deserto

Città più popolosa del mali, ad oggi conta circa 2 milioni di abitanti e continua ad attrarre una popolazione rurale in cerca di lavoro.

Questa crescita incontrollata provoca notevoli difficoltà in termini di circolazione, di igiene, (accesso all'acqua potabile, servizi igienici e gestione dei rifiuti solidi urbani). La città è anche molto estesa: l'area urbana occupa una superficie di 267 kmq, e suddivisa in 6 distretti con una produzione annua 338.000 tonnellate circa di rifiuti. La criticità della gestione dei rifiuti è sottolineata da un dato su tutti: l'alta densità abitativa, che a fronte di una media maliana di 10 abitanti/kmq, qui arriva a oltre 7.000 ab/kmq. Un dato paragonabile, per intenderci, a quello di una Milano, ma senza, ovviamente, i mezzi e gli strumenti di una città europea. Allo stato attuale, tanto per fare un esempio, i rifiuti vengono raccolti con carretti e asini, proprio come si faceva qui da noi un secolo fa.

Gravi problemi di igiene

E così, al pari di tante capitali e grandi città africane, anche Bamako si trova ad affrontare i gravi problemi ambientali e sanitari legati allo smaltimento dei rifiuti prodotti. E qui entra in scena Euro Servizi. L'azienda di Offida, dopo attente valutazioni, ha deciso di costituire la joint-venture Mali Services srl con l'obiettivo primario di liberare i vari distretti

cittadini dagli enormi depositi di rifiuti (il più delle volte si tratta di vere e proprie discariche) cresciuti a dismisura internamente al tessuto urbano. In un secondo momento si tratterà di rafforzare e potenziare la gestione dei rifiuti, passando dall'attuale raccolta con asinelli e carretti a mano alla raccolta meccanizzata con autocompattatori, con l'obiettivo di fornire, oltre alle attrezzature, supporto tecnologico con gli attuali operatori, al fine di arrivare ad una soluzione duratura e costante della gestione integrale dei rifiuti solidi urbani, contando su un partner strategico e con esperienza.

Mali Services in sintesi

In sintesi, ecco di che cosa si occuperà Mali Services: innanzitutto verrà svolta un'attività d'urgenza per l'eliminazione dei depositi abusivi con l'eliminazione delle discariche presenti in città. Seguirà la decontaminazione del terreno e, in una terza fase, l'organizzazione e la meccanizzazione della pre-raccolta dei rifiuti civili. Euro Servizi, quindi, si conferma attenta ai problemi dell'ambiente e dell'inquinamento a tutte le latitudini. Senza temere i contesti più difficili.

[\[www.euroservizioffida.it\]](http://www.euroservizioffida.it)



A.M.S. si rinnova e... RADDOPPIA!



Negli ultimi mesi l'azienda fiorentina A.M.S. ha dedicato importanti investimenti all'efficientamento del ciclo produttivo, che è diventato ancora più veloce, preciso e controllato. Il tutto con un notevole innalzamento qualitativo rispetto ai già elevati standard precedenti.

Capacità raddoppiata!

Com'è possibile? "Il processo ha richiesto diversi mesi - spiega **Alessandra Ghetti di A.M.S.** -, ed è stato un completo percorso di ristrutturazione della produzione e di modifica delle procedure. In particolare ci siamo concentrati sul processo di verniciatura, che prima veniva eseguito a montaggio avvenuto e richiedeva fino a una settimana di tempo". Un tempo che in A.M.S. hanno deciso di ridurre, per aumentare la produzione e fare fronte a richieste sempre crescenti da parte del mercato. "Per partecipare a grandi gare d'appalto occorre poter garantire quantità, qualità e rapidità. Con il nuovo sistema A.M.S. è passata, parlando di carico laterale, da circa 8/9 unità al mese a 16, di fatto raddoppiando la propria capacità produttiva".

Ristrutturato il layout produttivo

Attenzione, però: più macchine non significa meno qualità. Anzi, è proprio l'opposto! "Come dicevo, il miglioramento è dovuto all'incremento della efficienza delle fasi di verniciatura, che prima avvenivano a mezzo montato, ora per singolo sottogruppo. In questo modo ogni sottogruppo viene completato, verniciato, col-

laudato e poi assemblato prima del controllo finale, con riduzione dei tempi morti ed aumento dell'affidabilità del prodotto. Anche la qualità della verniciatura è migliorata, grazie alla sabbatura delle superfici, che permette una adesione ottimale del fondo". Per rendere possibili e svolgere al meglio tutte queste operazioni, A.M.S. ha acquistato nuovi carri-ponte e ridisegnato il layout di produzione.

A.M.S. in una congiuntura economica delicata ha operato in controtendenza, senza lasciarsi spaventare da investimenti importanti, e non solo in macchinari e componenti: in azienda sono state inserite, in questi mesi, nuove figure con diversi ruoli, e l'investimento ha riguardato anche la selezione dei fornitori, come sempre d'eccellenza.

Grande crescita del mercato estero

La spinta per questo processo di ristrutturazione del layout produttivo e dell'organizzazione è venuta soprattutto dalla grande crescita dei mercati esteri. "Ormai -dice il responsabile mercato estero **Lorenzo Lotti**- per A.M.S. le

vendite all'estero non sono più operazioni spot, estemporanee. L'estero vale oggi la metà del nostro fatturato e ci sono mercati, come quello spagnolo e sudamericano, che ci stanno dando grosse soddisfazioni. In America latina, ad esempio, stiamo acquisendo importanti quote di mercato in vari paesi, come ad esempio in Argentina, dove stiamo completando una importante fornitura a Buenos Aires, una delle più importanti capitali del continente".

SP "Light Work" per il porta a porta di prossimità

Oltre al carico laterale, A.M.S. ha lavorato anche sul carico posteriore, per renderlo ancora più produttivo ed ergonomico. In quest'ottica sta riscuotendo molto successo il rivoluzionario compattatore SP LW (che sta, appunto, per "light work"), con retrocassa, installabile su telai da 12 a 16 ton, costruito in due larghezze (220 e 235 cm), con cubaggio 10 / 14 m³. Il sistema, pensato specificatamente per la raccolta porta a porta e di prossimità, ha due grandi vantaggi: il basso livello di carico manuale (sotto il metro!) e la sovra-sponda servoassistita. Per quanto riguarda l'altezza della bocca di carico, si tratta di una soluzione che rende il lavoro estremamente meno faticoso. Altra importante innovazione del nuovo SP LW riguarda la sovra-sponda posteriore sollevabile che si sposta quando si vuotano i mastelli o si raccoglie a sacchi. E il mercato sta già premiando questa soluzione, innovativa, ergonomica e intelligente.

[\[www.amsspa.com\]](http://www.amsspa.com)



INSERTO

TRIMESTRALE DI GESTIONE, TECNOLOGIA, CULTURA AMBIENTALE

TERZA PAGINA

Convegno Ecomondo
Arrivano i CAM
Sviluppo sostenibile
Letture

GESTIONE

Certificati Bianchi
Assemblea operatori
riutilizzo

SCENARI

Forum rifiuti
Carbon footprint
Nuova imprenditorialità
Car sharing
Considerazioni

TECNOLOGIE

Paesaggi emblematici

GSA
IGIENE URBANA



**PREPARATEVI ALLA
PROSSIMA**

REVOLUTION!



ECOMONDO

Vi aspettiamo - Hall A7 - Stand 127

05.08 NOVEMBRE 2014
RIMINI ITALY

“Gestione flotte: l'obiettivo 20/20/20 e le realtà concrete”

di Simone Finotti

Al prossimo Ecomondo un convegno-talk show organizzato da GSA Igiene Urbana con la partnership scientifica di Man.Tra spiegherà come la corretta gestione delle flotte può contribuire al raggiungimento degli obiettivi del programma europeo 20/20/20. Ci saranno, come sempre, tutti i rappresentanti della filiera. Tra i temi, anche formazione e sicurezza.

24
GSA
IGIENE URBANA
LUGLIO-SETTEMBRE 2014

Ridurre le emissioni di gas serra del 20%, alzare al 20% la quota di energia prodotta da fonti rinnovabili e portare al 20% il risparmio energetico, il tutto entro il 2020: è questo in estrema sintesi il contenuto del cosiddetto “pacchetto clima-energia 20/20/20” varato dall'Unione Europea. Obiettivi piuttosto ambiziosi, che si prefiggono di dare un concreto seguito europeo al famoso (e non sempre rispettato) protocollo di Kyoto. Come andrà a finire? Non resta che aspettare e vedere.

Per fare chiarezza su questi temi, e sentire le voci di tutti i soggetti in vario modo interessati, GSA Igiene Urbana rinnova la sua collaborazione con Man.Tra, partner scientifico di riferimento quando si parla di manutenzione delle flotte, e organizza per Ecomondo 2014 un convegno-talk show dal titolo “Gestione flotte: il green necessario. L'obiettivo 20/20/20 e le realtà concrete”. L'evento, in programma per giovedì 6 novembre dalle 14 alle 17 in Sala Gemini (padiglione 5), è rivolto a gestori di flotte, utilizzatori, manutentori, multiutility,

fornitori e produttori di mezzi, macchine, attrezzature per l'igiene urbana, fabbricanti e distributori di componenti e ricambi per veicoli ecologici, operatori e tecnici del settore.

Il panel

Al dibattito, moderato da **Alessandro Sasso**, presidente Man.Tra, e coordinato dal punto di vista scientifico da **Tiziano Suppa**, responsabile Ingegneria e pianificazione di Ama Roma, il più grande operatore in Italia nella gestione integrata dei servizi ambientali con 7.800 dipendenti e un bacino d'utenza di 3.300.000 persone, interverranno rappresentanti di ciascun anello della filiera per raccontare, in forma di dinamico talk-show, la propria esperienza concreta e confrontarsi con gli altri relatori e il pubblico in sala. Sono attesi **Gianluca Cencia**, direttore generale Federambiente, **Michele Antolini**, fleet manager del Gruppo Lgh, **Daniele Fabbroni**, ingegnere meccanico e consulente, **Marco Castagna**, presidente Amiu Genova, **Alessandra Mascioli**, supporto tecnico. Ministero dell'Ambiente; sarà presente l'Ing. **Giuseppe Rubrichi**, per Fise Assoambiente **Roberto Pucci**.

20/20/20: un tema non più procrastinabile

Per Alessandro Sasso, che si prepara a moderare un incontro che si annuncia più vivace che mai, “il tema ambientale, in relazione alla manutenzione delle flotte, non è più procrastinabile. Il programma 20/20/20 fissa obiettivi ambiziosi ma realistici, e tutti devono fare la loro parte per contribuire a raggiungerli. Tra i temi-caldi del talk-show ci saranno le direttive per gli acquisti verdi, il calcolo della carbon footprint e la relativa certificazione, l'analisi dei costi del ciclo di vita dei beni come indicatore dell'efficienza dei processi.

Mi preme molto sottolineare l'importanza di quest'ultimo aspetto, che segna un passaggio culturale: la vita del mezzo e l'intero processo di gestione dei rifiuti urbani devono essere valutati nel loro complesso per determinarne la reale efficienza. Una sfida essenziale per il futuro, in cui ciascuno gioca il suo ruolo: non ultimi i gestori delle flotte di veicoli ecologici, la cui manutenzione è centrale ai fini di ridurre l'impatto complessivo del servizio. Ricorda Tiziano Suppa: “Quest'anno il tema ambientale, unito a quello della formazione e della sicurezza, entrano prepotentemente nel dibattito sull'igiene ambientale. La recente emanazione dei Cam, quindi le direttive per gli acquisti verdi delle pubbliche amministrazioni, aprono un campo sul quale non si può più restare indifferenti. In questo senso, oltre all'approvvigionamento dei mezzi, anche la manutenzione dice la sua, ed ha un ruolo-chiave. Pensi ad esempio al monitoraggio delle emissioni gassose, all'utilizzo di carburante, al tema degli oli biodegradabili, tutte cose toccate dal Pan Gpp. Ora, un mezzo senza una buona regolazione dei motori, per fare solo un esempio, aumenta in modo sensibile l'impatto ambientale del servizio nel suo complesso. E non parliamo solo di carburante, olio e così via: anche la componentistica gioca un ruolo fondamentale perché componenti importanti come cambi e freni non sono certo accessori. Il retarder, ad esempio, è un elemento che può contribuire a ridurre l'emissione di polveri sottili dai ferodi. L'inadeguata manutenzione di questi componenti, nonché il loro scorretto utilizzo (e qui entra prepotentemente il tema della formazione degli operatori) generano anch'essi un impatto ambientale, oltre a ridurre la sicurezza per tutti, a partire da operatori e cittadini. Ecco perché tutti questi temi, come sottolineerò durante il talk-show a Rimini, sono da vedere come strettamente collegati fra loro”.

ECOMONDO 2014

INVITO



Rimini**Fiera**
business space

Tavola Rotonda **GESTIONE FLOTTE: IL GREEN NECESSARIO**

L'obiettivo 20/20/20 e le realtà concrete

-14.00

Registrazione

-14.30

L'obiettivo 20/20/20 e le realtà concrete

INTRODUCE E MODERA

Alessandro Sasso

Presidente Man.Tra

Coordinatore Scientifico

Tiziano Suppa

PARTECIPANO

Gianluca Cencia

Direttore Generale FEDERAMBIENTE

Michele Antolini

Fleet Manager Gruppo LGH

Daniele Fabbroni

Consulente

Marco Castagna

Presidente AMIU Genova

Tiziano Suppa

Responsabile Ingegneria e Pianificazione
AMA Roma

Alessandra Mascioli

Ministero dell'Ambiente

Roberto Pucci

FISE ASSOAMBIENTE

Giuseppe Rubrichi

ATIA ISWA ITALIA

-17.00

Dibattito e conclusione lavori

Segue Aperitivo

ORGANIZZATO DA:



FIERA DI RIMINI

6 NOVEMBRE 2014

ORE 14.00 - 17.00 - PAD.C5 SALA Gemini

Segreteria organizzativa:

Partner Scientifico:

Patrocini:

EDICOM

tel: 02 70633694 - info@gsanews.it



Man.Tra
Associazione Manutenzione Trasporti



FISE ASSOAMBIENTE
Associazione Imprese Servizi Ambientali



federAmbiente



**ATIA
ISWA
ITALIA**

i “criteri ambientali minimi” per l'affidamento del servizio di gestione dei rifiuti urbani

di Attilio Tornavacca*

L'affidamento del servizio di gestione dei rifiuti urbani a seguito della pubblicazione della normativa relativa alla raccolta differenziata dei rifiuti urbani improntata alla premialità.

26
GSA
IGIENE URBANA
LUGLIO-SETTEMBRE 2014

Con il Decreto 13 febbraio 2014 (G.U. n. 58 dell'11 marzo 2014) il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ha adottato e pubblicato i “Criteri ambientali minimi” (di seguito CAM) per “Affidamento del servizio di gestione dei rifiuti urbani” con l'obiettivo di raggiungere una quota del 50 % (in numero e valore) di appalti “verdi” entro il 2014. I “CAM” riportano delle indicazioni generali volte a indirizzare gli enti pubblici verso una razionalizzazione dei consumi e degli acquisti e forniscono delle “considerazioni ambientali” propriamente dette, collegate alle diverse fasi delle procedure di gara (oggetto dell'appalto, specifiche tecniche, caratteristiche tecniche premianti collegate alla modalità di aggiudicazione all'offerta economicamente più vantaggiosa, condizioni di esecuzione dell'appalto) volte a qualificare ambientalmente sia le forniture che gli affidamenti lungo l'intero ciclo di vita del servizio/prodotto.

Per quanto attiene all'affidamento del servizio di gestione dei rifiuti urbani i CAM adottati dal Ministero riguardano essenzialmente la raccolta, mentre viene rimandata a futuri aggiornamenti la definizione dei criteri minimi relativi alle altre fasi del servizio di igiene urbana.

Un aspetto molto positivo e qualificante del Decreto è che viene finalmente chiarito ed evidenziato che la Prevenzione della produzione dei Rifiuti, come previsto dalla parte IV del D.Lgs. n. 152/2006 (il cosiddetto Testo

Unico Ambientale), costituisce il quadro di riferimento normativo per la stazione appaltante.

L'offerente nella relazione tecnico-illustrativa deve infatti formulare proposte di miglioramento della gestione, di riduzione delle quantità di rifiuti da smaltire e di miglioramento dei fattori ambientali. Entro un anno dall'aggiudicazione del contratto l'appaltatore dovrà poi presentare alla stazione appaltante una relazione contenente elementi utili alla definizione di azioni per la riduzione dei rifiuti. L'appaltatore deve inoltre realizzare campagne di sensibilizzazione sul tema della minimizzazione degli impatti ambientali dei rifiuti, sia per utenti sia per studenti delle scuole indicate nei documenti di gara.

Gli Enti locali, ai sensi del punto 3.3.4., devono comunque mettere a disposizione dei partecipanti alla gara il proprio “Piano di prevenzione dei Rifiuti” redatto in modo conforme al recente “Programma nazionale per la prevenzione dei rifiuti”, adottato dal Ministero dell'Ambiente lo scorso 7 ottobre 2013, che invita gli enti locali alla “implementazione, laddove i bacini di utenza e i sistemi di raccolta ne consentano una razionale applicazione, dei meccanismi di tariffazione puntuale per il conferimento dei rifiuti urbani (in funzione dei volumi o delle quantità conferite)”. Va però segnalato che i CAM avrebbero potuto coerentemente considerare e dettagliare ulteriormente tale richiesta di implementazione della tariffa puntuale ma si limitano invece a stabilire che l'appaltatore deve realizzare e utilizzare un sistema automatico di gestione dei dati relativi al servizio da integrare obbligatoriamente con la Banca dati gestita da Ancitel Energia & Ambiente SpA (anche se il Decreto non spiega le modalità di

integrazione con tale banca dati anche in relazione alle evidenti criticità che tale scelta potrebbe generare) in grado di fornire informazioni su:

- numero e tipo di utenze servite;
- numero di abitanti serviti;
- estensione, localizzazione e modalità della raccolta differenziata;
- quantità di rifiuti raccolti, in funzione della tipologia;
- flussi giornalieri di utenti e dei materiali nei centri di raccolta;
- tipi e frequenza dei disservizi verificatisi;
- destinazione delle frazioni di rifiuti raccolte (centri di trattamento, recupero e smaltimento);
- dati sul compostaggio domestico e di comunità;
- numero di mezzi impiegati nella raccolta;
- numero di eventi e relativa produzione di rifiuti;
- tutte le informazioni necessarie al rispetto dei criteri “informazioni agli utenti” e “rapporti periodici del servizio”.

Tra le suddette informazioni richieste manca però quella relativa all'identificazione tramite RFID o sistemi equivalenti del volume di rifiuti residui o riciclabili conferiti dalla singola utenza e quindi verrebbe a mancare solo il dato indispensabile alla corretta applicazione della tariffazione puntuale. Viene esclusivamente prevista l'attribuzione di un punteggio premiante se almeno il 50 % (in numero) degli automezzi per la raccolta dei rifiuti sono dotati di dispositivi di lettura automatica dell'identificativo dell'utenza. Tale parziale mancanza risulta poco comprensibile se si pensa che il costo di tale attività di identificazione e monitoraggio dei contenitori svuotati risulta ormai irrisorio (gli RFID vengono utilizzati persino sui sacchi a perdere a Capannori e in molte altre realtà virtuose che hanno seguito l'esempio di tale esperienza condotta con il supporto tecnico

della ESPER) e tale attività consente anche di controllare al meglio l'effettiva corretta esecuzione del servizio.

E' doveroso evidenziare che in tutti i Comuni italiani in cui è stata introdotta la tariffazione puntuale il livello di raccolta differenziata è aumentato solitamente di almeno 10 punti percentuali e i costi di raccolta risultano inferiori a quelli medi registrati nei contesti in cui non viene applicato il principio europeo "chi inquina paga", come dimostrato nell'articolo "Raccogliere bene costa meno" pubblicato sul n. 1/2014 di questa rivista.

Tra le varie indicazioni fornite nel Decreto alle stazioni appaltanti quelle che risultano più importanti, condivisibili e innovative sono soprattutto le seguenti:

- realizzare, anche attraverso il contratto di affidamento del servizio di gestione dei rifiuti, azioni mirate a prevenire la produzione dei rifiuti e l'impatto a essi associato, fermo restando il rispetto delle norme vigenti e la coerenza con il Programma nazionale di prevenzione del Ministero dell'Ambiente;
- realizzare aree per la raccolta di beni usati (anche denominati Centri del Riuso) e centri di raccolta dei rifiuti che siano adiacenti o comunque vicini e logisticamente connessi tra loro;
- promuovere il compostaggio domestico e tutte le possibili azioni di riduzione a monte;
- garantire la disponibilità di un quadro completo di informazioni ai cittadini (attraverso la realizzazione di programmi e campagne di informazione e sensibilizzazione degli utenti e degli studenti delle scuole);
- assicurare le informazioni alla stazione appaltante (disponibilità di dati quali-quantitativi sempre aggiornati sul servizio), di informazioni agli offerenti esaustive (studio locale, piano di prevenzione).
- promuovere la massimizzazione della quantità e soprattutto della qualità della raccolta differenziata, anche creando "economie di scopo" verso l'appaltatore.

In relazione all'ultimo punto la condivisione della scelta di favorire la creazione di "economie di scopo" verso l'appaltatore deriva dall'esperienza sul campo che ESPER ha perfezionato negli ultimi anni grazie ad una formulazione innovativa degli atti di gara redatti per conto di varie amministrazioni locali anche in base all'analisi della sentenza



del Consiglio di Stato del 21/09/2010 in cui si stabiliva che "...la P.A., nella predisposizione del bando esercita un potere attinente al merito amministrativo laddove inserisce disposizioni ulteriori rispetto al contenuto minimo ex lege previsto; queste ultime, quindi, saranno censurabili in sede giurisdizionale allorché appaiano viziate da eccesso di potere, ad esempio per illogicità, irragionevolezza o incongruenza rispetto al fine pubblico della gara.. E' infatti evidente che il raggiungimento dell'obiettivo in questione (65 % di RD) non dipende esclusivamente dalla volontà dell'appaltatore, essendo condizionato in maniera preponderante dalla selezione dei rifiuti da avviare a raccolta differenziata da parte dei cittadini, utenti del servizio ...".¹ Nella gara censurata dal Consiglio di Stato nel 2010 il Comune di Cassano, senza avvalersi del supporto tecnico della ESPER, aveva infatti stabilito che l'intero importo dei costi di smaltimento derivanti dal mancato rispetto degli obiettivi stabiliti dal Dlgs 152/2006 e s.m.i. fosse addebito all'appaltatore. Nella successiva gara indetta nel 2012 dal Comune di Cassano con il supporto tecnico della ESPER è stato invece stabilito che l'I.A. dovesse assumersi solo il 50 % di tale oneri poiché anche l'amministrazione comunale, ai sensi della sentenza citata, doveva essere corresponsabilizzata al raggiungimento degli obiettivi imposti agli enti locali dal Dlgs 152/2006 e s.m.i. e non potesse ribaltare integralmente tale responsabilità sull'I.A. come avvenuto con la gara censurata. Il principio

introdotto in Italia dalla ESPER nella redazione degli atti di gara è il "principio della responsabilità condivisa" per sviluppare e favorire al massimo la continua ed efficace collaborazione tra appaltatore e stazione appaltante per il raggiungimento degli obiettivi non solo dal punto di vista quantitativo (% di RD), ma soprattutto qualitativo (purezza merceologica delle frazioni raccolte), proprio grazie all'adozione della tariffazione puntuale con l'applicazione su tutti i contenitori e i sacchetti di specifici transponder per incentivare gli utenti e corresponsabilizzarli nella massimizzazione della qualità dei materiali conferiti (grazie al transponder è molto semplice individuare l'utente che ha conferito in modo errato i propri rifiuti) e nella riduzione dei costi di raccolta grazie all'esposizione di soli contenitori pieni. In applicazione di tale principio non è stata prevista esclusivamente l'applicazione di penalità a carico dell'appaltatore in caso di mancato raggiungimento degli obiettivi, ma anche delle consistenti premialità in caso di superamento degli obiettivi minimi previsti. Viene infatti riconosciuto all'appaltatore il 50 % dei minori oneri di smaltimento quale elemento premiante e incentivante (la stessa percentuale applicata in caso di mancato raggiungimento per garantire il giusto equilibrio tra importi delle sanzioni e valori riconosciuti come premialità). Per incentivare e coinvolgere anche gli operatori nell'attività di sensibilizzazione degli utenti e controllo dei conferimenti è stato inoltre stabilito negli atti di gara che "La Ditta aggiudicataria do-

¹ Fonte http://www.giustizia-amministrativa.it/DocumentiGA/Consiglio%20di%20Stato/Sezione%205/2009/200909620/Provvedimenti/201007031_11.XML



Mezzo doppia vasca Ecotec



vrà versare agli operatori, quale premio di produttività annua, almeno il 50% della somma percepita dalla stazione appaltante a titolo di premialità", prevedendo al contempo un punteggio migliorativo in sede di valutazione delle offerte tecniche laddove alcune imprese decidessero di riconoscere ai propri operatori una percentuale maggiore di tali premialità attraverso una opportuna suddivisione in zone di intervento delle singole squadre e un relativo specifico monitoraggio dei risultati ottenuti nelle singole zone monitorate. Il decreto prevede infatti opportunamente l'obbligo per l'appaltatore di dotarsi di un sistema di verifica della qualità dei conferimenti, registrare gli errati conferimenti e segnalarli alla stazione appaltante; ma la ESPER ha potuto verificare sul campo che risulta pressoché impossibile attuare realmente tale sistema di verifica se non viene contestualmente adottato anche un sistema di monitoraggio per singole zone di intervento propedeutico al riconoscimento di premialità economiche per gli operatori più meritevoli.

Per quanto riguarda l'ambito degli acquisti verdi il decreto stabilisce che i contenitori dei rifiuti utilizzati sia per la raccolta stradale (sacchi e cassonetti) sia presso l'utenza (sacchetti e/o contenitori rigidi) devono essere

conformi ai CAM per l'arredo urbano (che però sono ancora in corso di definizione) e contenere il 30% di materiale riciclato, con l'eccezione dei sacchetti per la raccolta domiciliare della frazione organica che debbono essere in materiale compostabile. In questo caso va segnalato che l'indicazione del 30 % di materiale riciclato risulta troppo generica poiché non viene specificato se in tale percentuale può essere ricompresa la plastica riciclata pre-consumo (cioè gli sfridi della fase di produzione che vengono sempre rigranulati e riutilizzati) oppure, più correttamente, solo quella post-consumo per favorire realmente il riciclo dei materiali già utilizzati che derivano dalla raccolta differenziata. Da vari anni è stato infatti adottato da un grande numero di industrie del settore il marchio di conformità ecologica "Plastica Seconda Vita", creato da IPPR proprio per certificare i prodotti dei quali l'azienda garantisce l'identificazione, la rintracciabilità e il contenuto percentuale di materie plastiche riciclate provenienti da post-consumo per la produzione dei manufatti o delle loro componenti, secondo le indicazioni ministeriali del *Green Public Procurement*.

Per l'ottenimento dei marchi "PSV da raccolta differenziata" (o altri circuiti post-consumo) viene infatti richiesta una percentuale mini-

ma di materie prime riciclate secondo quanto indicato nella circolare del Min. Ambiente del 4 agosto 2004 pari al 66,5 % per i contenitori ottenuti con stampaggio a iniezione e del 47,5 % per i sacchetti ottenuti con la tecnologia del soffiaggio².

Per quanto riguarda gli automezzi per la raccolta e il trasporto dei rifiuti il Decreto stabilisce che almeno il 30% del parco mezzi deve essere dotato di motorizzazione non inferiore a Euro 5 oppure essere elettrici, ibridi o a metano o a gpl.

Nel caso di aggiudicazione in base al sistema dell'offerta economicamente più vantaggiosa (quella considerata preferibile secondo le indicazioni dei PAN GPP) il Decreto evidenzia l'opportunità di assegnare almeno il 15 % del punteggio totale disponibile ai suddetti criteri premianti.

Per quanto riguarda i Centri di Raccolta Comunali il Decreto prevede correttamente che l'appaltatore deve attuare tutti gli interventi necessari ad assicurare che i centri di raccolta, previsti nelle località indicate nei documenti di gara, siano realizzati e funzionanti nel rispetto delle norme vigenti. Non si comprende però il motivo per cui non si è tenuto conto delle esigenze dei circa 2000 Comuni con meno di 1.000 abitanti residenti (che contano più di un milione di residenti) in cui un orario di apertura al pubblico del CCR non inferiore a 12 ore a settimana sarebbe insostenibile dal punto di vista economico e comunque non indispensabile neppure sotto il profilo tecnico. Risulta invece opportuna la richiesta di tenere aperto il CCR almeno il sabato o la domenica per favorirne l'utilizzo. Risulta invece lodevole e assai opportuna la previsione che l'appaltatore debba svolgere un servizio specifico di raccolta differenziata, predisponendo in loco i contenitori carrellabili e la cartellonistica necessari, per i rifiuti prodotti nel corso di eventi (mercati, feste, fiere, sagre periodiche) di cui la stazione appaltante ha indicato il numero e la dimensione nei documenti di gara.

Un ulteriore elemento innovativo e qualificante dei CAM è la previsione dell'obbligo di adozione della raccolta differenziata domiciliare ("porta a porta") che deve riguardare almeno:

- i rifiuti organici (frazione umida) e frazione



Mezzo a doppia vasca Cosco



residua (indifferenziati);

- il 70% o il 50% delle utenze, a seconda che il servizio riguardi complessivamente fino a 100.000 utenze o più di 100.000 utenze.

Il Ministero dell'Ambiente ha quindi finalmente chiarito che la raccolta domiciliare è l'unico sistema di raccolta che consente di far raggiungere e superare gli obiettivi quantitativi e qualitativi di riciclaggio imposti dalla normativa nazionale ed europea di settore. Le altre modalità di raccolta vanno quindi considerate come modalità di raccolta residuali che dovranno essere progressivamente dismesse.

Per quanto riguarda la residuale raccolta differenziata non domiciliare i criteri base del decreto prevedono che questa debba riguardare esclusivamente la raccolta monomateriale del vetro mentre per plastica e metalli viene prevista sia la raccolta monomateriale che la loro raccolta congiunta. Va però segnalato che in molte province e regioni sta funzionando altrettanto bene anche la raccolta congiunta del vetro e delle lattine e questo vincolo appare quindi non completamente condivisibile. Rispetto al sistema di raccolta da adottarsi per il vetro il decreto stabilisce che la stazione appaltante preveda la raccolta degli imballaggi in vetro separata per colore (vetro chiaro separato da vetro scuro) attribuendo anche un miglior punteggio tecnico alle offerte che prevedono tale raccolta separata. Va però considerato che in alcune regioni tale criterio premiante risulta praticamente inutile poiché gli impianti di ultima generazione consentono di separare automaticamente il vetro nei vari colori se il rottame non risulta eccessivamente frantumato. In Regione Lazio, ad esempio, lo scorso ottobre è stato inaugurato a Supino il più recente e moderno impianto di lavorazione del rottame di vetro a livello nazionale. L'impianto di Supino (FR) della Vetresco può lavorare fino a 200.000 tonnellate l'anno di materia prima riutilizzabile per produrre nuove bottiglie e vasi per alimenti grazie ad un investimento di oltre 17 milioni di euro. I macchinari utilizzati sono all'avanguardia tecnologica perché consentono non solo di trasformare i



Mezzi Officina Porcelli



Mezzo multi-tank Officine Pilla



rottami grezzi in materiale pronto per finire nei forni delle vetrerie, ma anche di separare questi rottami secondo i diversi colori. Finora, infatti, con il vetro riciclato di colore misto, si potevano ottenere unicamente contenitori verdi o mezzo bianchi. Lo stabilimento di Supino, invece, è in grado di fornire materiale tutto bianco, ampliando così le possibilità di riutilizzo nell'industria del riciclo³. La capacità produttiva dello stabilimento (pari al 10% circa del vetro riciclato in Italia in un anno attraverso la raccolta differenziata) supera ampiamente il fabbisogno dell'intera Regione Lazio. Sarebbe quindi stato probabilmente più opportuno che nel Decreto fosse previsto un divieto all'utilizzo di sistemi di raccolta che provocano un'eccessiva frantumazione del vetro (che preclude la successiva separazione per colore e quindi il riciclaggio) invece di entrare nel merito della scelta dei sistemi di raccolta separata per colore che in molte regioni potrebbero comportare solo un aumento dei costi di raccolta senza garantire

un reale beneficio in termini di maggior tasso di riciclaggio. Allo stesso modo il decreto ha ritenuto opportuno attribuire un punteggio premiante per i mezzi dotati di vasche monomateriali (senza però specificare debitamente quale tipologia di mezzi debba essere premiata) mentre in alcuni contesti a elevata dispersione abitativa risulta più opportuno che la raccolta venga operata con mezzi dotati di due vasche separate per la raccolta in contemporanea di due frazioni (una piccola vasca retrocabinata a caricamento laterale per i materiali a elevato peso e una vasca con costipatore e caricamento posteriore per i materiali a basso peso specifico). Di seguito vengono riportate alcune foto esemplificative dei mezzi leggeri a vasca con doppio scomparto di varie aziende del settore che rischiano di essere impropriamente penalizzati a seguito dell'emanazione dei CAM.

**Direttore Ente di Studio per la Pianificazione Ecosostenibile dei Rifiuti*

² Fonte: <http://www.ippr.it/come-ottenere-il-marchio-plastica-seconda-vita-psv/requisiti>

³ Fonte: http://www.energymanagernews.it/articoli/0,1254,51_ART_156047,00.html

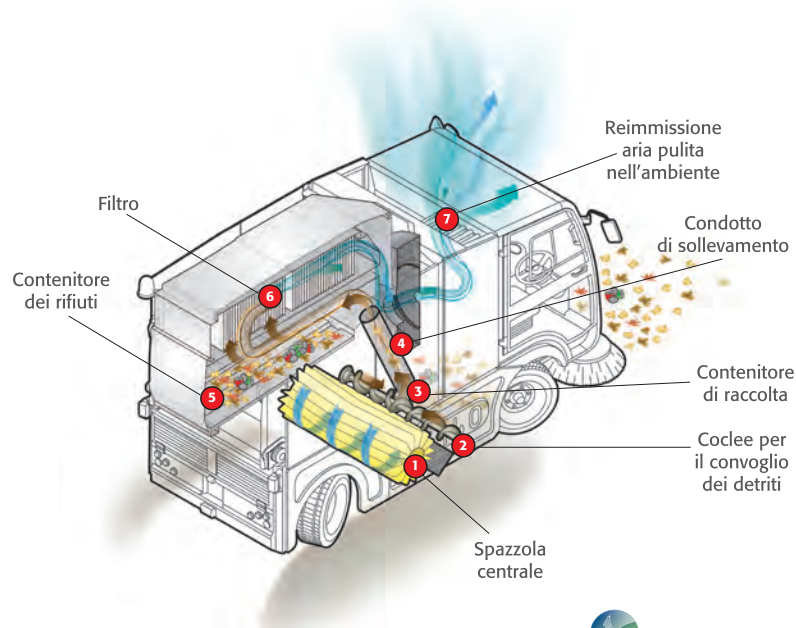


Due spazzatrici in una.

Azione combinata aspirante e meccanica per rivoluzionare l'igiene urbana e industriale

CS140 Twin Action da 3,5 m³, unisce in un'unica macchina particolarmente compatta le prestazioni di due, combinando due azioni in un'unica soluzione, assicurando il massimo risultato qualitativo per la pulizia delle strade, parcheggi, o piazzali di grandi dimensioni.

L'esclusivo "Twin Action System", progettato e brevettato da Comac, combina la forza dell'azione meccanica, per raccogliere i residui più consistenti e l'efficacia dell'azione aspirante per le polveri più fini per un risultato eccellente, riducendo al minimo l'utilizzo dell'acqua, consentendone l'impiego anche nelle più difficili condizioni.



Scopri CS140 sul sito www.comac.it

Organizzazione certificata Q.C.B. Italia ISO 9001:2008

con l'esclusiva tecnologia Comac **twinaction**
system

Gorent aumenta l'offerta di noleggio sui nuovi mezzi Euro6.

La gamma
dei mezzi Euro6,
oltre ai 2 assi,
viene ampliata
dal nuovo
modello a 3 assi.

Più possibilità
per voi, più tutela
per l'ambiente.



Meno carburante, più sicurezza e confort,
abbattimento delle emissioni inquinanti, pongono
i mezzi Gorent Euro6 al massimo dei vertici per il minor impatto ambientale.
Inoltre il cambio Opticruise, particolarmente efficace per frequenti fermate
e ripartenze, consente una guida più razionale e più sicurezza per gli operatori.
Con il noleggio dei veicoli Euro6 fai guadagnare l'ambiente e tu risparmi subito.



il noleggio su misura per l'igiene ambientale

Gorent S.p.A. Via Pisana, 314/B 50018 Scandicci (FI) - Tel. 055.72.07.64 • eco@gorent.it - www.gorent.it



newdeal4europe:

attivare la cittadinanza europea per la green economy

di Emanuele Caminada

Un'iniziativa di cittadinanza europea (ICE) per promuovere un'economia più ecologica e consumi più sostenibili.

32
GSA
IGIENE URBANA
LUGLIO-SETTEMBRE 2014

Puntare sulla green economy per uscire dalla crisi. Fare leva sugli strumenti europei per alleviare gli effetti del patto di stabilità sulle capacità di investimento degli enti locali.

Questo è quanto propone NewDeal4Europe (www.newdeal4europe.eu), l'Iniziativa di Cittadinanza Europea lanciata dal Movimento Federalista Europeo per imporre all'agenda del Parlamento Europeo e della Commissione Europea un piano straordinario per lo sviluppo sostenibile e l'occupazione nel settore della *green economy*. Ciò sarà possibile solo se entro marzo 2015 almeno un milione di cittadini dell'unione firmeranno a favore di *NewDeal4Europe*.

NewDeal4Europe (che si legge *new deal for Europe* e che significa "nuovo corso per l'Europa") prevede di recuperare le risorse per questo piano di investimenti attraverso nuovi strumenti di fiscalità europea, ovvero una tassa sulle transazioni finanziarie e una carbon tax. In questo modo l'Unione Europea potrebbe investire per la produzione e il finanziamento di beni pubblici europei (energie rinnovabili, ricerca, innovazione, reti infrastrutturali, agricoltura ecologica, protezione dell'ambiente e del patrimonio culturale ecc.). Allo stesso tempo, i nuovi strumenti fiscali introdotti permetterebbero di regolare il mercato finanziario e il mercato delle emissioni, migliorando lo schema per la riduzione delle emissioni adottato con il protocollo di Kyoto con uno strumento (la carbon tax) in grado di correggere i malfunzionamenti di quest'ultimo. *NewDeal4Europe* rappresenta un nuovo corso nelle politiche ambientali europee: ambisce alla creazione di un fondo per investimenti pubblici a livello locale,



regionale ed europeo permettendo ai consumatori di contribuire al successo di chi investe nella riduzione dell'impatto ambientale.

Per ottenere questo duplice obiettivo *NewDeal4Europe* punta sulle enormi potenzialità della cittadinanza attiva a livello europeo per proporre un regime federale di fiscalità ecologica.

L'iniziativa di Cittadinanza Europea: lo strumento di cittadinanza attiva dell'UE

NewDeal4Europe è un'iniziativa di Cittadinanza Europea (ICE), ovvero un'iniziativa lanciata da un gruppo di cittadini europei per invitare la Commissione Europea a proporre un atto legislativo su questioni per le quali l'Unione Europea ha la competenza di legiferare.

L'Iniziativa di Cittadinanza Europea è uno strumento che è stato introdotto nel 2011 e permette una nuova forma di partecipazione diretta alla vita politica dell'Unione Europea (UE). Tutti i

cittadini dell'Unione Europea hanno il diritto di lanciare un'iniziativa. Per farlo devono costituire un comitato al cui interno siano attivi cittadini di almeno 7 stati membri dell'UE. Affinché un'iniziativa abbia successo, questa deve essere per prima cosa sottoposta al vaglio della Commissione Europea che ne verifica l'aderenza ai trattati e alle competenze dell'Unione Europea. Una volta passato il vaglio della Commissione Europea, l'iniziativa deve ottenere il sostegno di almeno un milione di cittadini europei. Per sostenerla ogni cittadino dell'Unione Europea può firmare a suo favore. Per essere valida, l'iniziativa deve raccogliere almeno un milione di firme e superare in almeno 7 dei 28 Stati membri una soglia di sbarramento proporzionale al numero di parlamentari europei eletti nello Stato.

L'ICE *NewDeal4Europe* è stata ufficialmente riconosciuta dalla Commissione Europea nel marzo 2014 e ha tempo quindi fino al marzo 2015 per raccogliere un milione di firme. E' pos-

sibile firmare anche online (<https://ec.europa.eu/citizens-initiative/REQ-ECI-2014-000001/public/index.do?lang=it>).

NewDeal4Europe ha dato vita a una rete di città europee che appoggiano l'ICE. L'appoggio diretto delle amministrazioni locali lascia intravedere vantaggi a breve e a lungo termine: da un lato, permette fin da subito di rafforzare la sensibilità riguardo alle politiche di *green economy*, sollecitando i cittadini ad appoggiare l'iniziativa mediante le istituzioni politiche di cui nutrono più fiducia e, dall'altro, potrebbe permettere a queste di poter usufruire, attraverso l'attuazione di *NewDeal4Europe*, di maggiori ricadute in termini di progetti e interventi nell'ambito locale. Numerosi sindaci e associazioni di comuni, tra cui l'ANCI, hanno già aderito.

Allo stesso modo anche coloro che operano direttamente nel settore della *green economy* potrebbero sostenere e rendere nota l'iniziativa nei propri ambiti produttivi cercando di far fruttare al meglio i propri contatti transnazionali: l'ICE ha infatti successo solo se ottiene un sostegno ampio in numerosi Stati dell'Unione Europea.

Carbon tax: per una fiscalità ecologica a livello europeo

Tra gli strumenti proposti da *NewDeal4Europe*, la carbon tax è quello che permetterebbe il maggior impatto sull'economia, i consumi e quindi gli stili di vita dei cittadini dell'UE. La carbon tax intende tassare il consumo di energia sulla base del livello di emissione al consumo e non alla produzione.

Secondo l'approccio adottato con il Protocollo di Kyoto, ogni Paese deve limitare la quantità di emissioni prodotte sul suo territorio. Molti Stati trasferiscono quindi le produzioni all'estero e importano beni di consumo da Paesi con bassi costi del lavoro. Colpendo la produzione e non il consumo si incentiva la delocalizzazione della produzione verso Paesi che non hanno legislazioni ambientali severe come quelle europee.

Il mercato delle emissioni può quindi avere effetti controproducenti a livello globale se ingenti quantità di produzione vengono spostate dove il processo produttivo risulta molto inquinante, come nel caso di Cina e Russia, dove la produzione è rispettivamente 5 e 10 volte più inquinante che in Europa.

Il mercato delle emissioni incentiva la delocalizzazione e contraddice i propri obiettivi di

riduzione globale delle emissioni portando a un maggior inquinamento globale e a una concorrenza negativa nel regime di protezione ambientale.

NewDeal4Europe prevede di introdurre una carbon tax che faccia fronte efficacemente a queste contraddizioni. La carbon tax va ad agire sull'inquinamento legato al consumo facendo in modo che il prezzo di ogni prodotto sia proporzionale alla sua impronta ecologica. Ciò favorisce prodotti meno inquinanti e produttori più consapevoli e innovativi. Il gettito della carbon tax potrebbe essere utilizzato per ottenere, a livello di tassazione invariata, un doppio dividendo attraverso la diminuzione dei contributi per la sicurezza sociale e, quindi, del costo del lavoro, andando a creare nuova occupazione.

Per non incidere sulla competitività e per evitare la delocalizzazione della produzione dei comparti più inquinanti, l'introduzione dell'imposta dovrebbe essere accompagnata da una tassazione alla frontiera pari a quella che grava sulla produzione interna. Dovunque avvenga il processo di produzione, il prodotto finale deve essere tassato sulla base della sua impronta ecologica.

La carbon tax su scala europea permetterebbe di incentivare il consumo di prodotti meno inquinanti, favorendo indirettamente gli operatori *green* e di creare un fondo europeo per investimenti pubblici di ampio respiro.

La carbon tax disincentiverebbe la concorrenza sleale tra aziende che adottano processi produttivi puliti e produttori inquinanti, sia all'interno

del mercato unico europeo che a livello globale. Tutto ciò frenerebbe la delocalizzazione della produzione industriale e le sue ricadute negative in chiave occupazionale, così come la preoccupante restrizione dei diritti del lavoro e dell'ambiente nel tentativo di reggere la concorrenza con una competizione legislativa al ribasso.

Un simile strumento di fiscalità ecologica può evidentemente funzionare solo a livello europeo, dato che nessuno Stato membro dell'UE avrebbe la forza di resistere agli effetti collaterali dell'introduzione unilaterale di un simile regime fiscale a fronte della concorrenza globale. È quindi fondamentale che chi è a favore dell'introduzione di un simile strumento si organizzi per promuoverlo a livello europeo. Oltre a suggerire al governo italiano, per il semestre europeo, un pacchetto di proposte per incentivare la *green economy*, sarebbe utile che tutti gli operatori italiani del settore rafforzassero i rapporti transnazionali con i propri partner europei convincendoli ad appoggiare *NewDeal4Europe*. Solo ottenendo un largo sostegno dell'opinione pubblica europea si può avere la forza necessaria per fare leva sul Parlamento Europeo e fare pressione sulla Commissione Europea per proporre un regime di fiscalità ecologica europea. L'introduzione della carbon tax è una delle molteplici proposte virtuose di *New Deal4Europe* (per informazioni più dettagliate: <http://www.csfederalismo.it/index.php/it/publicazioni/commenti>). Il primo passo per raggiungere questo importante obiettivo è firmare e far firmare *NewDeal4Europe*.



New Deal 4 Europe

Per un piano europeo straordinario per lo sviluppo sostenibile e l'occupazione

FIRMA ANCHE TU!

www.newdeal4europe.eu

#newdeal4europe - @newdeal4europe

la collina dei rifiuti

Come insegnare ai bambini ad aver cura delle proprie cose. Una favola anche per gli adulti.

34
GSA
IGIENE URBANA
LUGLIO-SETTEMBRE 2014

“A Carpinello, piccolo paese di campagna vicino al fiume Ronco, il benessere arrivò all'improvviso, portando tutto quello che in diecimila anni di storia i pacifici contadini non avevano mai posseduto: automobili, tostapane elettrici, telefonini cellulari, materassi a molle, ad acqua e ad aria, mazze da golf, sci, racchette da tennis e una montagna di altre cose. E tutte costavano così poco che era assai più conveniente gettare via un oggetto rotto e sostituirlo con uno nuovo, piuttosto che farlo riparare”. E' questo l'incipit di *Storia della collina stregata*, uno dei ventisei racconti che compongono un delizioso libretto di “letture” per bambini dai tre agli otto anni, dove si insegnano, sulla società in cui viviamo, molte più cose di quante tanti adulti che si considerano e sono considerati sapienti abbiano dato mostra di aver capito (Stefano Bordiglioni, *Storie sotto il letto – per dormire... quasi tranquilli*, Einaudi ragazzi, € 6,90). Ne caso di questa collina stregata stiamo parlando, ovviamente, di rifiuti.

La prima cosa da imparare – e da insegnare – quella che molti adulti non riescono ancora a prendere in seria considerazione, è che più si compra e più si producono rifiuti. Elementare! direte voi. Ma intanto molti di voi non lo fanno, e nemmeno ci pensano, mentre **Stefano Bordiglioni** ci prova. Ed ecco il vero volto del progresso che irrompe in una comunità rurale tradizionale:

“Fu così che nell'arco di un solo anno, i pacifici contadini di Carpinello, che fino a quel giorno avevano riparato e riciclato ogni cosa, produssero per la prima volta nella loro vita i rifiuti”. E una nuova entità che si affaccia per la prima volta in un mondo che non la

di Guido Viale

conosceva. E vi si affaccia in modo dirompente: “Anzi – scrive Bordiglioni – una montagna di rifiuti!”.

Ci ritroviamo improvvisamente nel bel mezzo di quella realtà, e di quella città, raccontata da **Italo Calvino** e poi ripresa tante volte da tutti gli ausili didattici e i folders prodotti dalla comunicazione delle aziende che si occupano di rifiuti: Leonia, dove gli abitanti, avvezzi a consumare cose nuove a più non posso, costruiscono poco per volta, ai margini dell'abitato, una montagna di rifiuti che minaccia a ogni momento di franar loro addosso. Il paese di Carpinello raccontato da Bordiglioni non è diverso: “Dopo qualche mese, infatti, i rifiuti ammucchiati erano diventati una collina piuttosto alta”. Ma con qualche cosa in più, di cui Calvino non aveva tenuto conto: “C'erano, mescolati agli altri, anche rifiuti organici, e finché questi non avevano cominciato a puzzare, la grande collina sorta vicino al paesino non aveva dato nessun fastidio agli abitanti di Carpinello”.

Poiché di queste colline noi in Italia, come in molti altri paesi del mondo, continuiamo a produrne una grande quantità – si chiamano discariche – i piccoli lettori o, meglio, ascoltatori di questi racconti che vengono letti per farli addormentare, una cosa la imparano fin dai primi anni di età: che se non si separano i rifiuti organici, gli avanzi di cucina, dal resto dei rifiuti, si creano degli ambienti insalubri che non inquinano solo il luogo dove sono depositati, ma creano un sacco di altri inconvenienti. Di cui a tutta prima si può anche non accorgersi. Inizia infatti la sequenza di quelle trasformazioni dell'assetto urbano che tutti noi abbiamo conosciuto nel corso degli ultimi anni: “Poi arrivarono i gabbiani a rovistare nella spazzatura e i paesani pensarono che era uno spettacolo davvero carino”. Noi, con le città infestate da uccelli che una volta connotavano esclusivamente gli ambienti



marini non lo pensiamo più. Ma il peggio, ovviamente, deve ancora venire.

“Poi, però, in una calda giornata d'estate, una folata di vento trascinò sul paese un'ondata di puzze e veleni che sbiancò i gerani sui davanzali delle finestre e scrostò l'intonaco del municipio. Si sentirono anche rumori strani e qualcuno giurò che aveva visto muoversi la collina, che era viva”. Noi, che di rifiuti ormai un po' ce ne intendiamo, non ci stupiremmo. Le discariche non sono corpi inerti; sono ambienti all'interno dei quali si svolgono dei processi biologici che producono percolato e gas che possono entrambi smuovere la “collina”. Come vedremo, nel racconto di Bordiglioni, il fenomeno è di tutt'altra natura; ma serve a mettere in guardia i bambini: produrre rifiuti genera mostri.

I contadini si precipitano dal sindaco per chiederli di intervenire e questi, come tutti i sindaci, risponde che “il problema è allo studio” e che “la soluzione era ormai prossima”. Il sindaco telefona a un cognato in America che gli suggerisce di coprire la collina con della terra e di piantarci sopra degli alberi. E' quello che facciamo noi con le discariche a fine vita; non sempre con successo. Infatti anche il sindaco di successo non ne avrà proprio.

Intanto si consuma della buona terra fertile per coprire e sotterrare la cattiva collina: “Nei giorni successivi, decine di camion scaricarono sulla collina dei rifiuti tonnellate di buona terra. Quando la spazzatura fu coperta la puzza fu sconfitta, la pace tornò nel paesino e

a casa del sindaco. Il primo cittadino nominò tre giardinieri, e in pochi mesi furono piantati numerosi alberi e cespugli: la collina dei rifiuti sarebbe diventata un bel parco cittadino”.

Fine della storia? No, Stefano Bordiglioni vuol mettere in guardia i suoi piccoli lettori-ascoltatori sul fatto che la storia con i rifiuti non è mai finita, anche se per farlo costruisce un finale fantastico. Ma seguiamo la successione degli avvenimenti:

“Un giorno però accadde che, con una specie di brontolio, il fianco della collina si squarciasse e un'improvvisa ondata di puzza invadesse di nuovo le strade di Carpinello. Il sindaco mandò a rappezzare lo squarcio, ma altri se ne aprirono. La montagna dei rifiuti sembrava viva e ribelle”. Fin qui, infatti, tutto torna: le discariche “bonificate” che continuano a esalare gas, cattivi odori e percolati non incanalati non si contano. Ma qui le cose si mettono davvero male:

“Poi, una notte, sparì una trentina di alberi: al loro posto restarono solo grandi buchi nella terra”.

E il giorno dopo “i tre giardinieri fuggirono spaventati gridando: - Si muove! La collina dei rifiuti si muove! - Allora si sparse come in un lampo la voce che il monte dei rifiuti era stregato. Da ultimo si aprì su un fianco della montagna puzzolente una serie di fori: come grandi occhi, parevano guardare il paesino con cattiveria. Tutti si convinsero che la collina si stava trasformando davvero in un mostro”.

In effetti è proprio così. Per mandare a letto “tranquilli” i suoi piccoli lettori-ascoltatori, Bordiglioni trasforma effettivamente la collina dei rifiuti in un mostruoso essere vivente che si dirige verso il mare.

“Quando ormai gli abitanti cominciavano a spaventarsi sul serio, in una notte di pioggia battente, senza stelle e senza luna, la collina stregata si mise in movimento e, strisciando, piano piano si allontanò dal paese”. Se questo è quello che sogna ogni sindaco che ha nel territorio del suo Comune una discarica, purtroppo succede soltanto nelle favole. Nella realtà la discarica resta lì per decenni e per secoli a venire.

“Qualcuno — racconta Bordiglioni — seguì coraggiosamente le sue enormi tracce: portavano al mare, la collina stregata si era inabissata. Per tre giorni i cittadini di Carpinello balla-

rono e cantarono, festeggiando lo scampato pericolo”. Sbarazzarsi così dei propri rifiuti e delle proprie discariche piacerebbe a tutti. Ma, “quando però lessero sui giornali che una nave era stata attaccata da un mostro marino enorme e terribilmente puzzolente, seppero che la loro collina della spazzatura non era affatto scomparsa e, per non crearne una seconda,

ricominciarono a riparare oggetti e a riciclare cose, come avevano sempre fatto prima che arrivasse il benessere”.

Tutto è bene quel che finisce bene. Ma che ne è dei passeggeri e dei marinai della nave inghiottita dal mostro?



www.aebi-schmidt.it

Soluzioni per la viabilità!

ASH AEBI SCHMIDT

AEBI

SCHMIDT

certificati bianchi: *una risorsa per le imprese di gestione*

di Andrea Ambrosetti

**Come e dove ridurre i consumi
nella gestione dei rifiuti.**

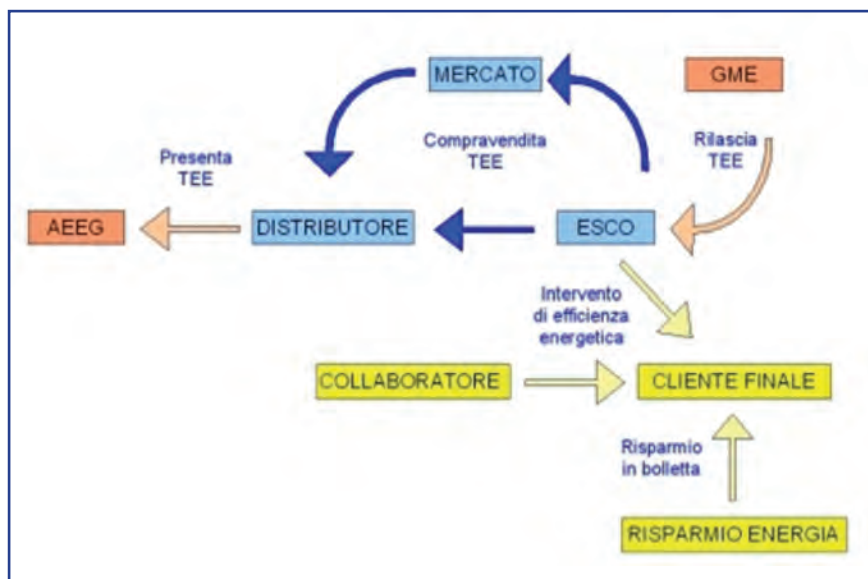
I certificati bianchi, anche noti come “Titoli di Efficienza Energetica” (TEE), sono titoli vendibili sul mercato elettrico (GME) che certificano il conseguimento di risparmi energetici negli usi finali di energia attraverso interventi e progetti di incremento di efficienza energetica.

Il sistema dei certificati bianchi è stato introdotto nella legislazione italiana dai decreti ministeriali del 20 luglio 2004 e seguenti e prevede che i distributori di energia elettrica e di gas naturale raggiungano annualmente determinati obiettivi quantitativi di risparmio di energia primaria (metano, energia elettrica, ecc.), espressi in Tonnellate Equivalenti di Petrolio risparmiate (TEP).

Un certificato equivale al risparmio di una tonnellata equivalente di petrolio (TEP).

Le aziende distributrici di energia elettrica e gas possono assolvere al proprio obbligo realizzando progetti di efficienza energetica che diano diritto ai certificati bianchi, oppure acquistando i TEE da altri soggetti sul mercato dei Titoli di Efficienza Energetica organizzato dal GME. Possono presentare progetti per il rilascio dei certificati bianchi le imprese distributrici di energia elettrica e gas con più di 50.000 clienti finali (“soggetti obbligati”), le società controllate da tali imprese, i distributori non obbligati, le società operanti nel settore dei servizi energetici, le imprese e gli enti che si dotino di un energy manager o di un sistema di gestione dell’energia in conformità alla ISO 50001.

Per calcolare i risparmi certificabili bisogna evidenziare che i certificati bianchi si basano su interventi effettuati che portano a un



Schema di funzionamento certificati bianchi

miglioramento tecnologico rispetto alla media di mercato: l’algoritmo per il calcolo dei risparmi deriva dal confronto tra i consumi individuati come baseline con quelli misurati nella nuova situazione impiantistica.

Per i nuovi impianti (o adeguamento totale di un impianto esistente) il riferimento è, ove possibile, alla “media di mercato”, cioè all’impiantistica più diffusamente offerta dal mercato nel periodo in riferimento. Per quanto detto in precedenza, attualmente si tratta della combustione su griglia per i rifiuti urbani, seguita dal recupero energetico tramite un ciclo a vapore di tipo tradizionale e successivo trattamento multistadio dei fumi prima dello scarico in atmosfera.

Per un intervento su impianti esistenti bisogna innanzitutto accertare che non si tratti di un ripristino dell’impianto originario (interventi di manutenzione straordinaria), in quanto il sistema dei TEE è premiante soltanto in presenza di un miglioramento dell’efficienza energetica; pertanto la ristrutturazione deve consistere nella realizzazione

di interventi migliorativi (su apparecchiature, sistemi ausiliari, accessori, strumentazione ecc.) in grado di conseguire livelli di efficienza energetica superiori a quelli caratteristici dell’impianto originario.

L'importanza dei certificati bianchi

Pur essendo in vigore dal 2005, i Titoli di Efficienza Energetica hanno visto la loro legittimazione e affermazione solo con la pubblicazione del decreto 28 dicembre 2012, che definisce degli obiettivi quantitativi nazionali di risparmio energetico – crescenti nel tempo – per le imprese di distribuzione di energia elettrica e gas per gli anni dal 2013 al 2016, creando così i presupposti per un valore dei titoli stabile, se non crescente, sul mercato elettrico, e rendendo i titoli stessi di fatto ‘bancabili’. Dal recente report emesso dal GSE (che gestisce il mercato del servizio elettrico) emerge che nel corso del 2013 in Italia sono stati valutati oltre 21 mila progetti (a fronte dei

7mila del 2012) e che sono stati rilasciati quasi 6 milioni di Tee, corrispondenti a un risparmio energetico di 2.3 Mtep (milioni di tonnellate equivalenti di petrolio). Gran parte del rapporto evidenzia l'importanza del mercato dei certificati bianchi al fine del raggiungimento degli obiettivi di efficientamento energetico contemplati nella strategia energetica nazionale (Sen), approvata con il decreto interministeriale dell'8 marzo 2013; ad esempio, con la diminuzione dei consumi primari di energia dal 17 al 26% al 2050 rispetto al 2010. La stessa Sen, inoltre, prevede che i Tee contribuiranno alla riduzione dei consumi finali per circa 5 Mtep all'anno dal 2011 al 2020.

I titoli di efficienza energetica nel settore dei rifiuti

Per quanto riguarda il settore dei rifiuti, il GSE individua tre macro-aree di intervento di risparmio energetico certificabili e recuperabili con il sistema dei TEE:

- 1. I sistemi di incenerimento;
- 2. Il trattamento meccanico-biologico (TMB);
- 3. Compostaggio e gestione anaerobica.

1) I sistemi di incenerimento

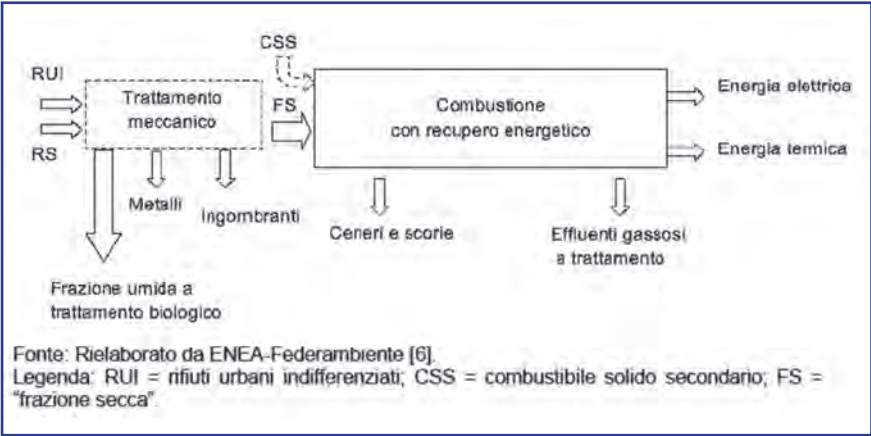
Per quanto riguarda tali impianti, la configurazione risulta piuttosto consolidata dopo le rilevanti trasformazioni e il progresso tecnologico conseguiti nell'ultimo decennio del secolo scorso.

In linea generale un impianto di incenerimento risulta costituito dalle seguenti sezioni:

- sezione di combustione (griglia, tamburo rotante, letto fluido);
- sezione di recupero energetico tramite ciclo a vapore;
- sezione di produzione di energia elettrica;
- sezione di trattamento dei fumi.

Un impianto d'incenerimento di rifiuti urbani richiede l'impiego essenzialmente di energia elettrica per il funzionamento delle sue apparecchiature principali, ausiliarie e accessorie.

I consumi di energia termica sono legati all'impiego di combustibile fossile, per lo più gas naturale, necessario per attivare la combustione e per mantenere la temperatura



Schema impianto di incenerimento

Taglia impianto	Gas naturale Sm ³ /MWh _{EP}
Impianti piccoli	1,2
Impianti medi	2,2
Impianti grandi	1,1

Consumi metano per MWHEP in ingresso all'impianto, (Energia termica primaria dei rifiuti)

Taglia impianto	Energia elettrica [kWh/MWh _{EP}]
Impianti piccoli	49
Impianti medi	44
Impianti grandi	32

Consumi en.elettrica per MWHEP in ingresso all'impianto, (Energia termica primaria dei rifiuti)

minima richiesta dalla normativa nella camera di post-combustione.

I principali interventi proponibili di risparmio energetico riguardano i seguenti settori:

a) Controllo del processo

- l'ottimizzazione del controllo di processo, comprendente sistemi di controllo automatici computerizzati;
- l'uso di sistemi avanzati per l'alimentazione dei rifiuti;
- la misura della combustione in camera di combustione tramite pirometro.

b) Recupero di calore

- Il recupero di calore a bassa entalpia da usare per alimentare reti teleriscaldamento o ad usi interni dell'impianto;
- Il recupero del calore latente di condensa-

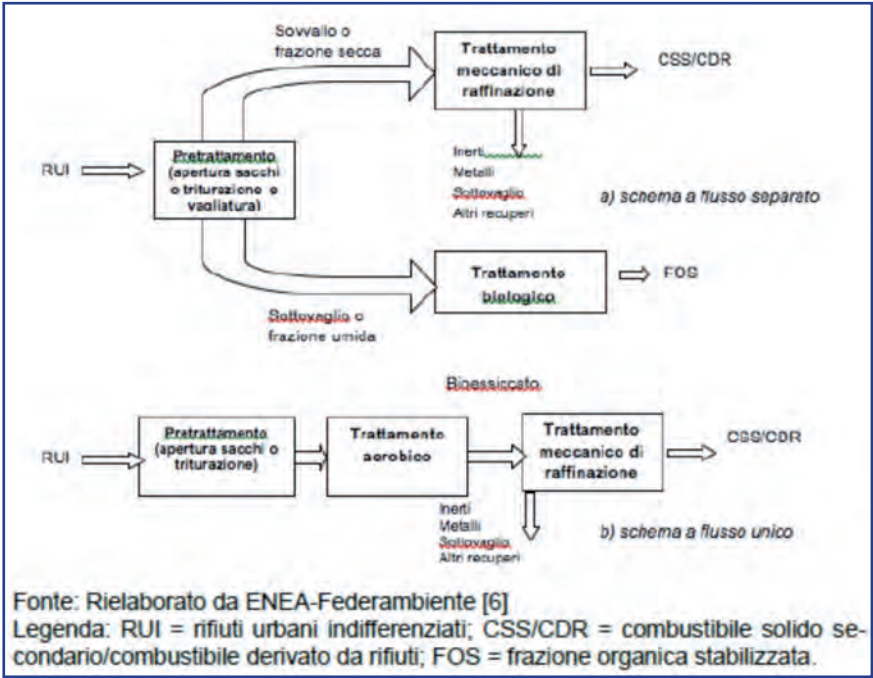
zione dei fumi prima dell'emissione al camino, da utilizzare per usi interni o esterni all'impianto.

c) Incremento dell'efficienza del ciclo termodinamico

- L'Incremento delle condizioni operative (pressione, temperatura) del vapore prodotto;
- La Diminuzione della pressione del condensatore con sistemi di condensazione ad acqua;
- L'Inserimento di scambiatori di recupero di calore dai fumi per il preriscaldamento dell'acqua di alimento;

d) Altri interventi di risparmio legati in maniera indiretta (gestione impianto, trasporti collegati)

- L'Impiego di sistemi di pulizia avanzati dei generatori di vapore, per mantenere nel tempo l'efficienza di recupero energetico;



Schema di flusso TMB

Trattamento completo	Energia elettrica [kWh/tonnello]
BRef for Waste Treatments Industries [7] ³	n.d.
Pratica corrente italiana	45 - 110
Suddivisione per fasi di trattamento	
Sezione di pretrattamento	15
Sezione di trattamento biologico	30
Sezione di raffinazione/produzione CSS/CDR ⁽¹⁾	30
Sezione di raffinazione/produzione CSS/CDR ⁽²⁾	55

⁽¹⁾ Produzione di CSS/CDR destinato a smaltimento finale e/o a recupero energetico in inceneritori.
⁽²⁾ Produzione di CSS/CDR destinato a cementifici o a centrali termoelettriche.

Stima dei consumi energetici TMB (Dati GSE)

- La Sostituzione dei sistemi di trasporto pneumatici con altri energeticamente più efficienti;
- L'Installazione di inverter su apparecchiature azionate da motori (pompe, ventilatori, compressori, ecc. Esistono schede tecniche in proposito);
- La razionalizzazione del sistema di produzione dell'aria compressa;
- La ristrutturazione del sistema di illuminazione dell'impianto, ad esempio tramite l'impiego di lampade a led.

2) Il trattamento meccanico-biologico

Un impianto di TMB di rifiuti urbani richiede l'impiego di energia elettrica per il funziona-

mento delle sue apparecchiature principali, ausiliarie e accessorie. Non sono di norma previsti invece consumi di energia termica. Di solito, i rifiuti urbani conferiti agli impianti a valle della raccolta differenziata vengono trattati in impianti dedicati, dove possono essere distinte le seguenti fasi:

- trattamento meccanico iniziale, di norma costituito da una triturazione e (eventuale) selezione;
- bioessiccazione o biostabilizzazione;
- raffinazione e produzione di CSS/CDR.

Negli impianti di trattamento meccanico e successiva biostabilizzazione della fra-

zione umida a "flusso separato" vi è una prima fase di riduzione della pezzatura e di apertura dei sacchi (di norma mediante triturazione) e successiva separazione delle diverse frazioni attraverso le seguenti tecnologie, ai fini del recupero di materia e di energia:

alla fase di separazione delle diverse frazioni, segue la fase di biostabilizzazione di quella umida e di produzione di CSS/CDR dalla frazione a più alto potere calorifico. La fase di biostabilizzazione può essere effettuata con sistemi anaerobici oppure aerobici (con insufflazione di aria) e in cumuli statici oppure in biocelle.

A valle è prevista la fase di recupero di materia e di energia, attraverso una sezione di raffinazione in cui avviene la separazione delle diverse frazioni e la produzione di CSS/CDR mediante le medesime tecnologie appena descritte.

Nel caso specifico degli impianti di TMB gli interventi di efficienza energetica sono finalizzati essenzialmente alla riduzione dei consumi di energia elettrica e possono essere realizzati, ad esempio, mediante:

- l'installazione di tecnologie energeticamente più efficienti;
- l'installazione di regolazioni a velocità variabile, in sostituzioni di regolazioni meccaniche;
- l'installazione di motori elettrici a più elevata efficienza;
- la riduzione delle perdite di carico dei circuiti (aria, idraulici);
- modifiche al processo di trattamento che comportino una riduzione dei consumi complessivi.

4.3 Il compostaggio e la digestione anaerobica

Gli impianti di compostaggio e di digestione anaerobica di rifiuti urbani richiedono l'impiego di energia elettrica per il funzionamento delle apparecchiature principali, ausiliarie e accessorie. Non sono, di norma, previsti consumi di energia termica.

Nel caso specifico possono essere prese in considerazione le seguenti alternative di trattamento, per le quali possono essere definite le rispettive configurazioni standard.

a) Compostaggio e produzione di ACV (ammentante compostato verde) o ACM (ammentante compostato misto).

I principali elementi costitutivi dell'impianto "standard" sono:

- fase di pre-trattamento;
- ciclo di compostaggio;
- depurazione delle arie (solo per ACM);
- allontanamento/trattamento delle acque reflue;
- fase di raffinazione.

b) Digestione anaerobica con produzione di biogas e ACM.

I principali elementi costitutivi dell'impianto "standard" sono:

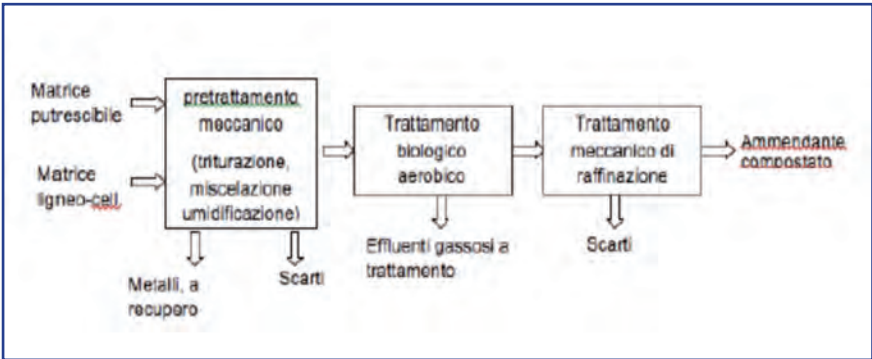
- fase di pre-trattamento;
- ciclo di digestione anaerobica (dry o wet, mesofilo o termofilo).

Per gli impianti di compostaggio/digestione anaerobica gli interventi di efficienza energetica sono finalizzati essenzialmente alla riduzione dei consumi di energia elettrica e possono essere realizzati, ad esempio, mediante:

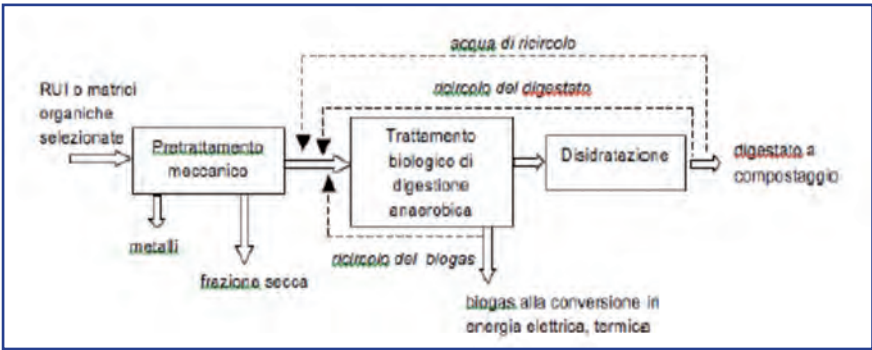
- l'installazione di tecnologie energeticamente più efficienti;
- l'installazione di regolazioni a velocità variabile, in sostituzioni di regolazioni meccaniche;
- l'installazione di motori elettrici a più elevata efficienza;
- la riduzione delle perdite di carico dei circuiti (aria, idraulici);
- modifiche al processo di trattamento che comportino una riduzione dei consumi complessivi;
- il recupero di calore dalla combustione del biogas in motori endotermici;
- la produzione di biometano.

Conclusioni

L'Italia, è giusto puntualizzare, è stata la prima nazione al mondo ad avere applicato il meccanismo dei Tee per l'incentivazione dell'efficienza energetica negli usi finali e la relativa regolazione normativa è stata oggetto di approfonditi studi e analisi da parte della Commissione europea, dell'Agenzia Internazionale per l'Energia e di un numero crescente di Paesi europei ed extra-europei quali, solo per citarne alcuni, Stati Uniti, Australia, Giappone e Corea. In tal senso anche gli operatori del settore rifiuti (come già fatto da anni in altri setto-



Schema di flusso del compostaggio (Dati ENEA)



Schema di flusso della digestione anaerobica (Dati ENEA)

Tipologia di trattamento	Taglia minima (t/a)	Matrici utilizzate	Prodotto ottenuto ⁽¹⁾	Range consumi (kWh/t)	Note
Compostaggio aerobico	> 5.000	Verde	ACV	10-20	
Compostaggio aerobico FORU	> 10.000	FORU/verde/fanghi	ACM/ACF	40-65	
Post compostaggio digestato (PCD)	> 10.000	Digestato/verde	ACM	30-55	
Digestione anaerobica (DA) con pretrattamento	> 10.000	FORU/verde/fanghi	ACM/ACF	60-80	Con biocelle statiche riduzioni del 60-80% dei consumi
Impianto integrato (DA+PCD)	> 10.000	FORU/verde/fanghi	ACM/ACF	90-115	Con biocelle statiche anaerobiche riduzioni del 30-40% dei consumi

⁽¹⁾ Ex DLgs 75/2010.
Legenda ACV: Amendante compostato verde; ACM: Amendante compostato misto; ACF: Amendante compostato con fanghi; FORU: Frazione organica dei rifiuti urbani.

Stima dei consumi energetici Compostaggio/Digestione Anaerobica (Dati GSE)

ri, quali cartiere, industrie farmaceutiche, acciaierie, ecc.) dovrebbero finalmente guardare alla potenzialità di tale stru-

mento incentivante che potrà permettere efficaci interventi di miglioramento e di ammodernamento delle proprie aziende.

la lunga catena dell'usato

di Pietro Luppi*

Gli operatori del riutilizzo di tutta Italia per la quarta volta a confronto discutono del loro futuro.

40
GSA
IGIENE URBANA
LUGLIO-SETTEMBRE 2014

Per la quarta volta in 3 anni la Rete Nazionale Operatori dell'Usato (Rete ONU) si è riunita in assemblea generale per discutere del settore italiano del riutilizzo e del suo futuro. Il 13 e 14 giugno a Roma c'erano delegazioni da tutta Italia in rappresentanza di operatori ambulanti, dei mercati storici e delle pulci, delle strade e delle fiere, di negozi in conto terzi, di botteghe di rigatteria, di cooperative ed enti di solidarietà. Il convegno, l'assemblea generale e i due dibattiti tematici dell'incontro nazionale si sono svolti nella fabbrica ex RSI per la manutenzione dei treni notte, fallita qualche anno fa e ora oggetto di un tentativo di riconversione ad attività di riutilizzo da parte degli operai in cassa integrazione, i quali sono coscienti che il riuso è uno dei settori che nel prossimo futuro promette maggiori prospettive di impiego (secondo l'Ufficio Europeo dell'Ambiente il riuso basterebbe a offrire impiego a un sesto dei giovani disoccupati europei).

Dopo 3 anni di intensa attività congiunta il direttivo della Rete ONU, che per statuto è composto da tutte le anime dell'usato, ha imparato a fare un efficace gioco di squadra. I risultati di questa collaborazione sono stati messi sul piatto di fronte all'assemblea degli associati. In generale, così come gli anni passati, anche l'ultimo anno di lobbying è stato segnato dall'instabilità politica, dalla continua rotazione di ministri dell'ambiente e figure ministeriali di riferimento, da un clima parlamentare imprevedibile.

La bozza di legge di riordino del settore, frutto di un enorme e prolungato sforzo di mediazione tra gli operatori dell'usato, ancora non ha un iter tracciato. E considerato che sono anni che non si fa una legge quadro in Italia, l'assemblea si è

interrogata sull'opportunità di puntare piuttosto su emendamenti a leggi esistenti, "lenzuolate" e quant'altro, pur di ottenere risultati. Una delle ipotesi in campo è la creazione di un tavolo pluriministeriale dove si esaminino una per una le tematiche del riutilizzo e si spezzettino i provvedimenti fino a raggiungere il quadro necessario a rendere agibile questa attività.

L'assemblea ha comunque deciso di non abbandonare l'ambizioso progetto di legge di riordino considerato che per gli operatori dell'usato rappresenta, simultaneamente, sia il maggiore simbolo di identità unitaria che la speranza di una soluzione globale e ben equilibrata a tutti i problemi del settore. La costante interlocuzione dei rappresentanti della categoria dell'usato con il Ministero dell'Ambiente ha reso comunque possibile, lo scorso ottobre, un programma nazionale di prevenzione dove finalmente si riconosce che la priorità delle politiche per il riuso deve essere la rimozione degli ostacoli che inibiscono il settore dell'usato, e dove si indica la piattaforma della Rete ONU come punto di riferimento. Un altro passo importante è stata l'assegnazione, lo scorso gennaio, del Premio Nazionale Prevenzione di Federambiente e Legambiente a due associate della Rete ONU: la cooperativa Cauto di Brescia e la Mercatino SRL, franchising che riunisce 220 negozi in conto terzi; quest'ultima ha dimostrato, grazie a uno studio di Occhio del Riciclone, che i suoi negozi affiliati hanno riutilizzato 22.000 tonnellate di beni nel 2012. Per la Rete il riconoscimento è importante. È infatti ancora diffusa in Italia una dicotomia mentale che impedisce a molti decisori di associare il concetto di "riutilizzo" con il concetto di "usato".

Ci sono amministratori che non prendono in nessuna considerazione l'esistenza di un settore del riutilizzo nel loro territorio e che al momento di interrogarsi sul tema inventano o accolgono proposte strampalate come se si trattasse di creare tutto ex novo e a tavolino. E così proliferano dispendiose iniziative che, non tenendo conto delle regole consolidate dell'approvvigionamento e della distribuzione di beni usati, non sono in grado di sortire effetti quantitativi, non riescono a far coincidere l'offerta con la domanda. Un negozio medio affiliato alla Mercatino SRL e a gestione familiare riutilizza circa 100 tonnellate all'anno, che equivalgono più o meno alla somma di quanto riutilizzato da tutti i centri di riuso finanziati dall'istituzione pubblica in Centro Italia; ma a differenza di questi ultimi i negozi conto terzi, lungi dal ricevere soldi pubblici, sono al contrario affetti da regimi tariffari e regimi IVA penalizzanti. La somma dei siti internet di scambio gratuito finanziati da P.A. e aziende di igiene urbana unita alla somma di tutte le iniziative di baratto che nascono e muoiono come mosche in tutta Italia non raggiunge probabilmente, in un anno, le tonnellate di riutilizzo generate dal lavoro di un paio di famiglie rom che operano a regime nel settore dell'usato.

Ma per poter riutilizzare, le famiglie rom devono mettere le mani nei cassonetti per approvvigionarsi e giocare a nascondino con i vigili urbani per poter esporre e vendere quanto raccolto. I rom, anch'essi rappresentati in Rete ONU, sarebbero ben felici di acquistare lotti di merci riusabili raccolte in modo igienico dalle aziende di igiene urbana e di venderle in mercati autorizzati. Una delle domande storiche della Rete ONU è: per-



ché non dirigere tutto il denaro e l'energia oggi impegnato a iniziative di riuso inutili a favorire e strutturare l'economia popolare dei negozianti conto terzi, degli ambulanti, dei bottegai, creando in questo modo non solo benefici ambientali autentici ma anche impiego, sviluppo locale e inclusione sociale?

Rifiuto o non rifiuto: non è questo il problema

La "preparazione al riutilizzo", ossia la possibilità di trattare rifiuti al fine di riutilizzarli, continua a essere il grande collo di bottiglia per lo sviluppo del riuso in Italia. Importanti quote di riutilizzabile continuano e continueranno a essere conferite tra i rifiuti e il settore ha bisogno di sistema articolati di approvvigionamento. Nonostante a Vicenza sia stato autorizzato e sia un funzione un primo impianto di preparazione al riutilizzo, nel resto d'Italia questo di tipo di impianti ancora non prolifera. Una delle ragioni principali è la poca chiarezza normativa: i decreti ministeriali di chiarimento annunciati dall'articolo 180 bis della L. 205/10 dovevano essere pronti a giugno 2011 ma ancora non arrivano, e come i protagonisti della famosa opera teatrale "Aspettando Godot" di Beckett, gli operatori dell'usato italiani iniziano a sentirsi sprofondati nel non senso e a ricevere con sempre maggiore sconcerto la ripetuta promessa che "oggi non verrà, ma verrà domani". È frequente che amministratori e addetti del settore cerchino di aggirare il problema invitando gli operatori dell'usato a rinunciare alla prospettiva della preparazione al riutilizzo perché "riguardando rifiuti" è secondo loro troppo complicata da gestire. Ma cos'è un "rifiuto"? Secondo la legge è definito "rifiuto" "qualsiasi sostanza od oggetto di cui il detentore si disfi o abbia l'intenzione o abbia l'obbligo di disfarsi". Per un cittadino non è sufficiente l'intenzione di disfarsi di qualcosa per acquisire il diritto ad usufruire del servizio di raccolta rifiuti.

Ma a volte il canale di conferimento scelto è un altro: gli operatori del riutilizzo sanno bene che il movente principale di chi offre oggetti ai canali commerciali dell'usato è l'intenzione di disfarsene. Esiste anche il movente, più accentratore in tempi di crisi, di smobilizzare capitale polverizzato. E spesso i due moventi si uniscono in base al delicato equilibrio tra costi sociali, costi del servizio, costi di transazione in avanti, costi opportunità e prospettive di guadagno.

Tecnicamente, quasi tutto l'usato potrebbe essere definito "rifiuto", e la differenza tra ciò che poi viene effettivamente così classificato e ciò che invece rimane un "bene" è solo la formula di cessione/conferimento scelta dal cittadino in base alla sua soggettiva valutazione delle variabili di costo e delle opportunità in campo. È normale e giusto che grandi quote di riutilizzabile trovino il loro sbocco nella raccolta dei rifiuti. Difendere questo concetto non significa "essere a favore dei rifiuti" e "contro la prevenzione" ma affermare il principio che non possono esistere frazioni delle quali i cittadini intendano disfarsi ("rifiuti") escluse dal servizio pubblico di raccolta. Significa anche sottolineare che l'ideazione e applicazione di intercettazioni del riutilizzabile a monte dei centri di raccolta comunali presenta gravi problemi in termini concettuali e operativi. L'obiettivo delle intercettazioni a monte sembra infatti essere, sostanzialmente, di convincere in "zona cesarini" i cittadini che intendono disfarsi dei loro beni e si stanno recando in un centro di raccolta a cambiare intenzione all'ultimo momento, cedendo la frazione riutilizzabile a un canale di raccolta separato ed estraneo al ciclo dei rifiuti.

Si cerca di ridurre il costo sociale della "donazione" creando un sistema di ricezione a lato dei centri di raccolta e facendo quindi fare al cittadino un unico viaggio con tutto ciò di cui si deve disfarsi. Ma secondo questa logica si potrebbe convincere il cittadino a "donare" anche la carta, il vetro, l'alluminio, l'umido e tutto ciò che è recuperabile... fino a estinzione graduale del servizio pubblico di raccolta differenziata nei centri di raccolta. In realtà escludere frazioni dal servizio di raccolta rifiuti non funziona per il riutilizzo (i centri del riuso del Centro Italia sopra citati dopo anni di funzionamento presentano risultati estremamente esigui), così come non funzionerebbe per il resto delle frazioni. A causa del maggiore costo sociale per il cittadino e delle difficoltà nell'intercettazione, quasi tutto andrebbe a finire nell'indifferenziato proprio come oggi ciò che è riusabile normalmente finisce nell'indifferenziato. Imporre canali separati vuol dire, agli effetti pratici, duplicare il costo di intercettazione impiegando persone dedicate che si occupino esclusivamente di ritirare il riusabile a lato di quelle incaricate di ritirare le altre frazioni; dal canto suo il cittadino che, pur avendo fatto un unico viaggio, dovrà comunque sostenere il costo sociale di due operazioni di scarico e confe-

rimento anziché una sola. È molto più semplice, economico ed efficace ritoccare i layout dei centri di raccolta, autorizzare impianti di preparazione al riutilizzo e far uscire i rifiuti riutilizzabili conferiti nei centri di raccolta con rispettivo codice CER e trasporti autorizzati. Sostenere il fastidio iniziale di alcune pratiche burocratiche così come il rispetto di certi requisiti può essere la differenza sostanziale tra un'attività di riutilizzo capace di raggiungere risultati ambientali e punto di equilibrio e una destinata a fallire da tutti e due i punti di vista. Chiaro, chi autorizza il sistema deve poterlo fare in tranquillità e senza dubbi sul senso della norma. Ma soprattutto deve essere incentivato a farlo.

Costi di transazione ed economie di scala

Ragionare sul futuro del riutilizzo in Italia non è possibile se non si focalizzano con chiarezza due concetti economici basilari: il costo di transazione e l'economia di scala. Costo di transazione è la totalità degli oneri che i partecipanti a uno scambio devono sostenere per realizzarlo; parte sostanziale di questi oneri è costituita dal tempo necessario a raggiungere un accordo, e per questa ragione il costo di transazione diventa il collo di bottiglia e il principale ostacolo di tutti i settori dove esiste una polverizzazione di soggetti e dove sono scarse le economie di scala. Creare accordi in ogni città per mettere in piedi sistemi di riutilizzo e avere in ogni città una molteplicità di interlocutori con interessi e proposte diverse, e tutto questo in assenza di schemi consolidati, significa per le





aziende di igiene urbana e i Comuni sostenere un gran numero di negoziazioni con molti soggetti e brancolare nel buio in cerca di una pluralità di formule di accordo. Per gestire efficacemente e in modo economicamente sostenibile un sistema di riutilizzo di scala è necessario un soggetto che metta in piedi stoccaggi in grado di assorbire i flussi di bacini ampi, con dimensioni ottimali tra i 100.000 e i 200.000 abitanti.

In questa dinamica, riuscirà a posizionarsi e accreditarsi come soggetto gestore della preparazione al riutilizzo solo chi abbia la forza o la capacità di rete per sviluppare tale economia di scala. Questo tipo di soggetto sarà anche capace di offrire a Comuni e aziende di igiene urbana un'interlocuzione unitaria e bastevole per il raggiungimento dei risultati desiderati (ossia, un costo di transazione accettabile).

La massima efficacia, ovviamente, deriverebbe dalla costruzione di meccanismi analoghi a quelli sviluppati dopo il decreto Ronchi del 1997 con i consorzi nazionali di filiera, che parlano unitariamente a nome dei produttori di imballaggi e che sono incaricati di sostenere la raccolta differenziata e garantire l'assorbimento delle frazioni di rifiuto riciclabili.

Dando uno sguardo al capo opposto della catena del valore, ossia a chi distribuisce al dettaglio, direttamente a contatto con i consumatori, le merci usate, troviamo ancora una volta i costi di transazione e le economie di scala come principale collo di bottiglia. Gli operatori dell'usato non godono di sistemi di approvvigionamento centralizzati e devono sostenere grandi oneri per sviluppare

giorno per giorno accordi direttamente con i singoli cittadini che producono l'offerta di merci riusabili. Chi si trovi a gestire, in accordo con Comuni e aziende di igiene urbana, sistemi integrati di raccolta di merci riusabili che includano intercettazione nei centri di raccolta, sgomberi civili, raccolte domiciliari di rifiuti ingombranti e altre eventuali opzioni, e riesca a processare, stoccare e far ruotare efficacemente quanto raccolto, avrà la possibilità di diventare il rifornitore naturale degli operatori dell'usato. Ma purtroppo, come sta dimostrando il progetto europeo PRISCA (che ha messo a regime l'impianto di preparazione al riutilizzo di Vicenza), esiste un ulteriore collo di bottiglia riconducibile alla natura snowflake ("fiocco di neve") del settore dell'usato. Le merci usate hanno un'eterogeneità estrema e imprevedibile e per questo non è facile catalogarle e valutarne il valore. Il concetto di snowflake è sintetizzabile in due frasi: "più sei in grado di classificare più avanzi nella catena del valore" e "più ti avvicini a saper valutare e apprezzare i singoli oggetti, più aumenta il loro prezzo".

Per sviluppare proposte di valore adatte agli operatori dell'usato che stanno a contatto diretto con il mercato finale bisogna sviluppare competenze per l'assortimento ed efficacia gestionale per dare rotazione adeguata alle merci. Chi avrà la possibilità di raccogliere molte merci, ma non saprà sviluppare queste capacità, dovrà cederle a basso prezzo a intermediari che abbiano la professionalità e la capacità di organizzare l'offerta adatta agli operatori al dettaglio. La ragione principale della polverizzazione del mercato

dell'usato è il bisogno di far coincidere la figura e la competenza di valutazione del venditore con quella dell'approvvigionatore (il rigattiere che va cercando merci nelle cantine e poi le rivende); creare economie di scala e sistemi più articolati significa superare questo bisogno creando divisione di ruoli che riescano a essere efficienti pur spezzando il flusso di informazioni diretto tra approvvigionamento e contatto con il mercato. L'usato, che spesso è visto come se fosse un gioco da ragazzi, è in realtà un settore complesso dove oggi vincono le competenze avanzate maturate con l'esperienza (competenze che, assurdamamente, sono spesso relegate a informalità e abusivismo). Per raggiungere obiettivi di riutilizzo più importante occorre uno sforzo di articolazione e occorre sviluppare tecnologie gestionali avanzate. Per capire il settore del riutilizzo del futuro bisogna guardare all'unica frazione riusabile che ha vissuto un percorso di strutturazione di filiera: gli indumenti. Il settore italiano degli indumenti usati ha fatto un salto quando, di fronte alla necessità di ridurre la frazione tessile in discarica e creare raccolte differenziate specifiche, le Caritas locali si sono rese conto di non poter gestire grandi flussi a partire dal volontariato e con l'unico obiettivo di soddisfare la richiesta degli indigenti locali; nacquero quindi alleanze con cooperative sociali o di produzione e lavoro (in alcuni casi spin-off di Caritas) che iniziarono a raccogliere gli indumenti sostenendo il proprio costo di operazione grazie alla vendita a peso a intermediari privati.

Gli intermediari privati hanno sviluppato la capacità imprenditoriale e gestionale di preparare gli indumenti in lotti adatti o agli operatori dell'usato al dettaglio o a ulteriori intermediari che avanzano nello sforzo di classificazione e si rivolgono agli operatori dell'usato al dettaglio. È un mercato internazionale, dove la crema tende a rimanere agli operatori dell'usato italiani (che vendono nei mercati all'aperto) e le qualità inferiori sono esportate a grossisti esteri di paesi a reddito inferiore. Più si va avanti nella catena del valore più è alto il numero di clienti e quindi il costo di transazione, ma aumentando anche il prezzo dello scambio è possibile sostenere con profitto questo maggiore costo.

Continua sul prossimo numero

**Direttore Centro di Ricerca Occhio del Riciclone*



TECNO
MERLO GROUP



SAREMO PRESENTI A

ECOMONDO *the platform for green solutions* **PAD C7**
5-8 NOVEMBRE 2014 RIMINI **STAND 117**

La differenza per la differenziata



TECNOINDUSTRIE MERLO S.p.A.

Via Valle Grana, 58 - 12010 S. Rocco di Bernezzo (Cn) - Italia

Tel. +39 0171 85 70 23 - Fax +39 0171 68 75 64

info@tecnoindustrie.com - www.tecnoindustrie.com

COMPANY WITH
MANAGEMENT SYSTEM
CERTIFIED BY DNV
= ISO 9001 =
= ISO 14001 =

100%
MADE IN
ITALY
www.merlo.com

forum rifiuti: dalle emergenze alle opportunità

In collaborazione con Legambiente

In rassegna le buone pratiche di gestione di rifiuti urbani, speciali e pericolosi nella due giorni organizzata a Roma da Legambiente e Kyoto Club. “Per uscire dall'emergenza e combattere lo smaltimento, applicare il principio ‘chi inquina paga’ e sostenere l'industria del riciclo.”

44
GSA
IGIENE URBANA
LUGLIO-SETTEMBRE 2014

La definizione di politiche nazionali e locali per il riciclaggio e la prevenzione dei rifiuti, a partire dalla tariffazione puntuale. Le opportunità ambientali e sociali garantite dal riuso. Gli sviluppi della tecnologia per

avviare a riciclaggio rifiuti considerati fino ad oggi non riciclabili, come i pannolini e le plastiche miste. L'integrazione del settore con l'industria manifatturiera italiana. Ed ancora le esperienze di green economy della rigenerazione dell'olio minerale usato, del recupero dei pneumatici fuori uso e dei rifiuti inerti nelle opere stradali e della produzione di biogas dalla digestione anaerobica. I problemi irrisolti dello strapotere della discarica in alcuni territori, dei traffici illegali delle ecomafie, della bonifica e smaltimento dell'amianto. Sono questi alcuni dei temi principali della prima conferenza nazionale “Forum Rifiuti: dalle emergenze alle opportunità”, organizzata il 18 e 19 giugno a Roma da Legambiente, La Nuova Ecologia e Kyoto Club, con la partnership del COOU, Consor-

zio obbligatorio oli usati. Una due giorni per analizzare lo scenario italiano, le criticità e le vere potenzialità di un sistema virtuoso troppe volte sottovalutato; ma anche per discutere insieme ad esperti del settore sulla green economy, sugli sviluppi della ricerca, sugli aspetti gestionali e sulle esperienze virtuose messo in campo in questo settore.

“Sul fronte rifiuti, l'Italia si presenta come un Paese spaccato a metà – ha dichiarato **Stefano Ciafani**, Vicepresidente nazionale di Legambiente -. Da un lato c'è il Paese dell'emergenza rifiuti, dall'altro lato c'è un Paese che ha avviato una decisa rivoluzione basata sulla raccolta differenziata, sugli impianti di riciclaggio, sui centri del riuso, sulle buone pratiche di prevenzione e sulle performance ambientali di molti comuni che diventano modelli da seguire. Tra tutti vale la pena di citare l'esperienza del comune di Milano che nelle prossime settimane ultimierà l'estensione della raccolta domiciliare dell'umido domestico all'ultima parte di città con risultati straordinari tali da farla diventare il modello metropolitano da seguire a livello internazionale”.

La ricerca SDA Bocconi

Tra i focus principali della prima giornata del Forum Rifiuti c'è stato quello dedicato al riciclaggio da raccolta differenziata della frazione organica. Dalla ricerca, realizzata dalla SDA Bocconi School of Management, emerge che la raccolta differenziata di umido (FORSU) e scarto verde rappresenta oggi il primo settore di recupero di rifiuti urbani in Italia, con 4,8 milioni di tonnellate trattate nel 2012, pari al 40% dei rifiuti urbani raccolti in modo differenziato, in 252 impianti di compostaggio e 27 impianti di digestione anaerobica. Ad oggi la raccolta dell'umido interessa circa 4.200 comuni italiani, con circa 34 milioni di abitanti



coinvolti. Se la raccolta della frazione umida venisse estesa a tutti i comuni italiani, la quantità di materiale raccolto potrebbe quasi raddoppiare, passando a 8,6 milioni di tonnellate; ciò comporterebbe un aumento del numero di impianti di compostaggio e digestione anaerobica (ne servirebbero altri 75). A ciò vanno aggiunti i vantaggi ambientali (la raccolta di 8,6 milioni di tonnellate di organico comporterebbe complessivamente una riduzione delle emissioni annue di CO₂ compresa tra 5,3 e 7,7 milioni di tonnellate), e i benefici economici e occupazionali che la filiera dell'organico determina (gli occupati del settore arriverebbero a 3600 addetti).

Gli italiani ed il riciclo dei rifiuti

Nella seconda giornata del Forum è stata presentata, tra l'altro, l'indagine **"Gli italiani ed il riciclo dei rifiuti"**, condotta dall'istituto Lorient Consulting per Consorzio Obbligatorio degli Oli Usati e Legambiente, su un campione di 800 italiani rappresentativi della popolazione maggiorenne nazionale stratificato per sesso, età ed area geografica. Dopo il lavoro, che preoccupa molto, sono i rifiuti la minaccia più rilevante (72%) per gli italiani che si scoprono anche molto informati sulla raccolta differenziata (78%). Il 95% di essi si dichiara, inoltre, disponibile a fare la raccolta differenziata convinto - per due terzi - che questi vengano riciclati. La gran parte dei cittadini differenzia vetro, carta, plastica (85%), pile e batterie (79%), umido (78%). Il 66% affida rifiuti pericolosi ad un professionista. Nel 63% dei casi la raccolta dei rifiuti differenziati avviene nei cassonetti su strada, nel 32% tramite porta a porta. Il 48% ha compreso che il porta porta è vantaggioso, sebbene lo praticino solo il 32% degli italiani. Il 59% degli intervistati dichiara di utilizzare isole ecologiche.

"I risultati più alti ottenuti nel sondaggio dal tema rifiuti - ha dichiarato il presidente di Legambiente **Vittorio Cogliati Dezza** - dimostrano che questo è il tema più 'frequentato' dai cittadini, ovvero che ormai in Italia la maggioranza della popolazione si misura o con le buone pratiche di governo ed una raccolta differenziata funzionante o



con situazioni emergenziali. In un caso come nell'altro i cittadini sono consapevoli e sanno anche qual è la soluzione possibile. E' importante quanto emerge dalla ricerca, ovvero che i cittadini sono in gran parte ben disposti e informati sul tema. Quello che invece continua a mancare sono le politiche nazionali in grado di mettere tutto ciò a sistema e rendere organiche ed efficaci le pratiche virtuose già esistenti in tema di gestione dei rifiuti". Rispetto alle preoccupazioni degli italiani, dal 2011 al 2014 il tema della *disoccupazione* è passato a coinvolgere dal 93 al 96% dei cittadini. Subito dopo viene il tema *dell'inquinamento e dell'ambiente*: tema che preoccupava il 45% degli italiani nel 2011 e coinvolge ora il 56% degli intervistati (stessa percentuale di italiani preoccupati per la *salute pubblica*), percentuale che sale al 65% nel caso degli opinion leader. *Lo spreco delle risorse* è un argomento ancora molto sentito per 40% degli italiani (erano il 27% 3 anni fa), mentre *l'approvvigionamento energetico* riguarda il 26% del campione (29% tra gli opinion leader).

Tra i problemi ambientali, quello dei rifiuti è sentito come prioritario dal 72% del campione (*la gestione inefficiente* preoccupa il 63% degli intervistati, mentre *l'enorme quantità di rifiuti domestici prodotti* il 52%), e rispetto a questo tema i cittadini nutrono forti aspettative verso le istituzioni ma soprattutto verso il comportamento dei cittadini stessi. Rispetto ai soggetti che hanno più influenza sulla salvaguardia dell'ambiente, gli intervistati indicano per il 69% (59 tra gli opinion

leader) il *comportamento individuale dei cittadini* stessi, quindi le *istituzioni locali* (47%, 29 tra gli OL), *il Governo nazionale* (41%), *le associazioni ambientaliste* (29%, 35 per gli OL).

Tra i comportamenti personali sempre in tema di rifiuti, l'85% degli intervistati separa i rifiuti domestici e fa la raccolta differenziata di vetro, carta e plastica. Il 79% consegna negli appositi contenitori pile, batterie, e farmaci (rifiuti speciali), il 78% separa i rifiuti domestici per umido/organico (alimenti), mentre il 66% affida i rifiuti pericolosi della propria auto a un professionista (oli lubrificanti, batterie al piombo).

Tra i cittadini che fanno la differenziata, il 64% pensa che i materiali differenziati siano avviati al riciclo, il 15% pensa che tutto finisca comunque in discarica, il 7% pensa che finisca tutto nell'inceneritore e il 14% non sa.

Il 40% dei cittadini che dichiara di non fare la raccolta differenziata, invece, motiva la scelta con la difficoltà di reperire cassonetti vicino casa (67%), perché è inutile e va tutto in discarica (20%), non interessa (13%), non sa (13%), non ha tempo (7%).

La raccolta differenziata avviene prevalentemente per raccolta stradale (63%), mentre per il 32% viene realizzata la raccolta porta a porta. Tra i due sistemi, quello su strada sembra avere un maggior vantaggio ambientale (48%) mentre quella porta a porta un maggior vantaggio economico.

Il 77% degli intervistati dichiara la presenza di isole ecologiche nel proprio comune mentre il 59% dichiara di utilizzarle.

parte da gorent la sfida "footprint"

di Simone Finotti

46
GSA
IGIENE URBANA
LUGLIO-SETTEMBRE 2014

Il 19 giugno, a Roma, un talk show promosso dall'azienda fiorentina nell'ambito del Forum Rifiuti ha inaugurato un modo nuovo di intendere la responsabilità ambientale nella filiera: riunire una rete di aziende disposte a investire nella certificazione "carbon footprint" come strumento per conoscere le proprie emissioni di gas climalteranti. E impegnarsi a ridurle.



Una sfida che parte dalla certificazione Carbon Footprint e che punta a una responsabilizzazione ecologica di tutta la filiera. Difficile? Forse, ma quando in campo ci sono aziende decise e determinate e realtà come il Kyoto club e Legambiente è più facile trovare un accordo, e intraprendere un cammino virtuoso.

Il Forum sui Rifiuti di Legambiente e Kyoto Club

E così, al primo Forum Nazionale sui Rifiuti - "Dalle emergenze alle opportunità", promosso da Legambiente e Kyoto Club, (vedi articolo precedente) il 19 giugno scorso Gorent ha messo intorno a un tavolo un gruppo di stakeholders per intraprendere un percorso ecosostenibile partendo dalla certificazione Carbon Footprint: in questo modo si potranno avere finalmente dati concreti, e la valutazione della propria "impronta ambientale" permetterà alle aziende di apportare correttivi alle azioni intraprese e modificare, se necessario, i processi produttivi. L'ecosostenibilità, insomma, ha messo tutti d'accordo, a giudicare dall'interesse suscitato dal talk show

"Ecosostenibilità: esperienze a confronto", che ha animato il giorno 19 la quarta sessione del Forum sul tema "Rifiuti e innovazione tecnologica", promosso da Gorent Spa e al quale hanno preso parte altre sette imprese, clienti e fornitori dell'azienda fiorentina, impegnate nella green economy.

I partecipanti al talk show di Gorent

Fra i clienti hanno partecipato alla tavola rotonda Ama Roma, Asm Terni ed Ecologia Oggi. Tra i fornitori sono stati invece presenti Italscania, Re-Tarder Italia, Ecosistemi e IC Studio. Più precisamente: **Furio Fabbri**, Amministratore Delegato di Gorent, **Pao- lo Carri**, Direttore pre-sales e marketing Italscania, **Sergio Meucci**, Consigliere Re-Tarder Italia, **Emiliano Limiti**, responsabile Servizi Acquisti AMA Roma, **Eugenio Guasasco**, presidente Ecologia Oggi, **Carlo Ottone**, presidente ASM Terni, **Fabrizio Cananzi**, partner IC Studio e direttore Scuola EMAS Ecolabel Toscana, e **Sabina Nicoletta** di Ecosistemi. Moderatore **Marco Fratoddi**, direttore La Nuova Ecologia.

Furio Fabbri: "Un'occasione preziosa per ragionare intorno a un tavolo"

Vera anima del progetto è Furio Fabbri, amministratore di Gorent, che parte commentando il successo di Forum Rifiuti, di cui l'azienda fiorentina è stata Gold sponsor: "E' stata una bella conferenza, interamente dedicata alle buone pratiche ambientali, che per due giornate ha visto la presenza, nella splendida location di Palazzo Rospigliosi a Roma, di numerosi soggetti provenienti dal mondo politico, imprenditoriale e associativo. In questo contesto Gorent ha colto l'occasione per incontrare alcuni fra i suoi più stretti collaboratori al fine di trovare insieme soluzioni verso l'ecosostenibilità: un percorso che, seppur obbligato -come immaginare un futuro senza attenzione alle problematiche ambientali?-, vede ancora tante resistenze e freni proprio a partire dalla governance, a causa di problemi di ordine burocratico che scoraggiano le scelte virtuose orientate alla sostenibilità". Eppure queste ultime, se da un lato sono finalizza-

te al raggiungimento di migliori condizioni a livello ambientale, dall'altro offrono tante opportunità sotto il profilo economico, a partire dai costi il cui aggravio, cifre alla mano è, spesso, solo apparente. Ed è quello che Gorent ha voluto dimostrare: attraverso il confronto di esperienze diverse eppure complementari, si può creare una rete e una filiera ambientale i cui valori possono anche essere esportati nello scenario internazionale.

“L'idea è nata così”

Proprio partendo da queste osservazioni, Fabbri ripercorre il cammino che lo ha portato ad abbracciare con decisione la strada dell'eco-responsabilità. “Personalmente, mi sono sempre posto il problema della responsabilità ecologica di un'impresa, soprattutto in settori come il nostro. Anche perché ritengo che qualsiasi imprenditore, oltre a un ruolo economico, abbia anche un ruolo sociale, almeno altrettanto importante. Da quando sono in questo settore -prosegue- la sensibilità ambientale si è evoluta molto, e la nostra azienda è sempre stata all'avanguardia in tal senso, con soluzioni ecocompatibili, motorizzazioni all'avanguardia e così via. Proprio per questa ragione ho iniziato, nel tempo, ad essere invitato e partecipare a convegni sul tema, alla presenza anche di soggetti importanti e rappresentanti istituzionali. E lì ho capito che, al di là di tante belle parole, spesso si faticava a cominciare veramente, ad andare nel concreto. D'altra parte temi come le emissioni di CO₂ e il riscaldamento globale sono cose serie, e vanno divulgate a una platea più ampia possibile, perché non sono soltanto problemi da scienziati, ma temi che devono interessare tutti noi e che ci possono davvero cambiare la vita. Il riscaldamento, ad esempio, significa non solo cambiamenti climatici, ma acidificazione dell'intero ecosistema, che significa maggior vulnerabilità e rischi per l'aria che respiriamo, per il cibo che mangiamo... Sulla CO₂, nonostante i moltissimi moniti che vengono da più parti a livello internazionale, l'atteggiamento di molte aziende del settore mi pareva quello di chi conti-

ISO 14064, la certificazione “carbon footprint”

Per carbon footprint si intende la rappresentazione dell'emissione di gas climalteranti (CO₂ e altri, chiamati GHG) di un prodotto, un'organizzazione o un individuo. Misura l'impatto che tali emissioni hanno sui cambiamenti climatici. La carbon footprint è espressa in termini di kg di CO₂ equivalente. La certificazione “Carbon footprint (ISO 14064)” promuove trasparenza e credibilità nella quantificazione delle emissioni e nella redazione dei relativi rapporti, nonché la volontà delle imprese di identificare e gestire rischi e responsabilità legati alle emissioni di gas effetto serra. Fa riferimento ai criteri ed ai requisiti definiti dalle norme ISO 14064 e GHG Protocol, che hanno l'obiettivo di garantire la rendicontazione ed il monitoraggio dei GHG verificando le dichiarazioni effettuate dalle imprese, sia per quanto riguarda le emissioni, sia i progetti di riduzione. Lo standard ISO 14064 è suddiviso in tre parti che possono essere utilizzate separatamente o congiuntamente: ISO 14064/1, 2 e 3. Lo schema è rivolto a qualsiasi organizzazione che fornisca prodotti e servizi e che voglia quantificare le emissioni di gas a effetto serra connesse al ciclo di vita di prodotti o servizi, e comunicare i risultati all'esterno.

nua a dire che vuole iniziare la dieta e poi non incomincia mai. Il rischio è che certe cose restino a livello di pie intenzioni”.

Perché la carbon footprint?

Da qui lo sforzo di Fabbri di cercare di individuare un punto di partenza, una piattaforma concreta da cui prendere avvio per le azioni da intraprendere. “E l'ho trovata nella certificazione Carbon Footprint. Il perché è presto spiegato: “Per capire come possiamo ridurre il nostro impatto ambientale è necessario conoscerne l'entità. Quantificare, renderci conto dei numeri che, in questi casi, valgono più di ogni parola. Ogni azienda di servizi, ad esempio, potrebbe “pesare” il proprio appalto in termini di emissioni, e iniziare a ragionare su quei dati, fissandosi degli obiettivi di anno in anno. In questo la certificazione Carbon Footprint, che misura l'impronta ambientale di un prodotto, di un servizio, di un'organizzazione o di un'impresa, ovvero la quantità di gas serra prodotta nello svolgimento di una qualsiasi attività, darà a ciascuno di noi la possibilità di conoscere e valutare i settori nei quali dobbiamo intervenire e in quale misura. Magari anche influenzando l'impianto normativo”. Ricordiamo che proprio le indicazioni contenute in un documento congiunto, riguardante i criteri ambientali minimi e stilato da Gorent insieme ad altri soggetti operanti nel settore dei trasporti

e dell'igiene urbana, sono state recepite nel decreto del 13 febbraio 2014, emanato dal Ministero dell'Ambiente, contenente i Criteri Ambientali Minimi per l'affidamento del servizio di gestione dei rifiuti urbani. Un successo che appare ripetibile anche nel campo dell'abbattimento delle emissioni.

Una rete di aziende che condividono una filosofia

“Nel concreto, a Roma abbiamo cominciato a riunire intorno a Gorent una serie di aziende, a tutti i livelli della filiera, pronte a condividere la nostra filosofia e a intraprendere con noi il percorso di certificazione, inteso come il primo passo di un impegno concreto. Il progetto ha raccolto anche il plauso di **Francesco Ferrante**, presidente del Kyoto Club. Dopo il talk show stiamo già avendo molte adesioni importanti, e per fine anno contiamo di radunare una cinquantina di aziende. Un numero che sarebbe già significativo. Una case history di sistema dunque, quella di Gorent e delle altre sette aziende coinvolte, che hanno deciso, in modo unanime, di accettare la sfida lanciata da Furio Fabbri di portare avanti un progetto comune. Progetto che si connota sempre più come una strategia win-win: per il pianeta sul quale viviamo, che abbiamo il dovere di rispettare, e per gli sbocchi economici che il comparto promette.

la speranza del cambiamento sociale ed economico: *l'esperienza di etinomia*

di Pier Luigi Richetto

In Valdisusa non c'è solo la lotta contro il Tav. Intorno a questa esperienza sono nate tante cose. Anche un nuovo modello di imprenditorialità.



ETINOMIA
IMPRENDITORI ETICI
PER LA DIFESA DEI BENI COMUNI

48
GSA
IGIENE URBANA
LUGLIO-SETTEMBRE 2014

L'idea grande, che porta alla costituzione ufficiale dell'associazione ETINOMIA nel 2012, è la dignità del lavoro, delle persone, dell'ambiente, che si afferma solo attraverso la qualità dell'offerta e il conferimento di benefici generali per tutti, su tutto il territorio. E il territorio non è un'entità amministrativa anonima; è costituito da persone in carne e ossa, con bisogni reali cui rispondere, praticando un metodo collaborativo, assolutamente antitetico agli schemi antidemocratici oggi imperanti.

Quali settori abbraccia oggi ETINOMIA

L'ambito di intervento di ETINOMIA è abbastanza vasto. Quali sono i sogget-

ti coinvolti? Sono piccoli imprenditori, operanti nell'edilizia o in piccole officine; esercenti di negozi che resistono alla grande distribuzione, che rappresentano un bel segnale per la popolazione, abituati a tessere relazioni con le persone; sono professionisti e artigiani che conoscono e difendono la loro terra; agricoltori che sperimentano pratiche biologiche, che si intrecciano con i GAS (Gruppi di Acquisto Solidale), molto attivi nella media e bassa Valle; sono sviluppatori di software o progettisti industriali e realizzatori di linee di produzione...

In questo ambiente di operatori economici e culturali, che smuovono le coscienze, la

prima sperimentazione verificata è lo "star bene insieme", sia sul lavoro che nella festa o nei momenti di scambio e formazione. E sono già stati tanti.

Ma questo modo di operare ha la sua radice culturale nel nuovo concetto di "imprenditorialità", che mette a sistema intuizioni di singoli che rischiano risorse e intelligenze proprie per il bene comune, non per il profitto fine a se stesso. Così si costruiscono sinergie e si diventa parte di una "comunità solidale", utile ma anche bella, perché ognuno può donare qualcosa, secondo le sue possibilità, e sentirsi importante nell'avanzata di tutti.

E' interessante il dialogo con le istituzioni locali, che dalla democrazia dal basso ri-



cevano sollecitazioni e sostegno. Proprio le amministrazioni più attente, come quella di Sant'Ambrogio, guardano ad ETINOMIA con fiducia. Ne è una conferma la messa a disposizione dell'associazione del locale per la sede, a condizioni di "affitto calmierato"; ch , altrimenti, quel locale sarebbe rimasto uno dei tanti, troppi, "negozi sfitti"...

L'attivit  della associazione, ormai di 400 soci, solleva curiosit  e alimenta iniziative affini nel campo dei modelli economici solidali, autofinanziati e autosostenuti. Si apre una strada interessante per elaborare gli anticorpi di contrasto a una crisi che   ormai di sistema.

Le prospettive e i nuovi progetti

ETINOMIA sta studiando oggi per avviare nuove pratiche economico-sociali. Ne indichiamo alcune, che fanno tesoro di precedenti esperienze storiche e culturali, e altre che aprono fronti innovativi da sperimentare. Uno dei temi pi  dibattuti   l'introduzione di monete locali e complementari, che identificano e alimentano una rete virtuosa di scambio. Ci sono precedenti illustri nella storia centenaria delle Societ  di Mutuo Soccorso della Valle.

Ad Avigliana si vuole aprire un centro di co-working, in grado di attivare in Valle l'azione di diversi professionisti che oggi gravitano su Torino, per trasformare tante "sofferenze professionali" in opportunit  di sviluppo locale, e rivitalizzare anche cos  il centro storico.

In campo agricolo si pu  aprire un ciclo economico positivo con la filiera della canapa, molto conosciuta e lavorata in Valle nel passato neanche troppo remoto. Decisivo diventa il rafforzamento della rete tra agricoltori, che hanno il coraggio di sperimentare e garantiscono, con il loro quotidiano attaccamento alla terra, qualit  ambientale e sicurezza alimentare.

Non ultima viene per importanza, nell'ottica di contrasto all'usura bancaria, che strangola famiglie e imprenditori, l'iniziativa che si vuol mettere in piedi, di denuncia e recupero degli interessi illegalmente applicati dagli istituti bancari, e, in seconda battuta, l'apertura in Valle di una vera banca etica, dove i cittadini attivi sono sicuri di poter contribuire allo sviluppo pacifico e armonico della societ ...



Ci sembra di poter riassumere il senso della nascita e della crescita di ETINOMIA cos : la Valle di Susa   un laboratorio di difesa della salute, dell'ambiente, della democrazia; i suoi cittadini chiedono di essere ascoltati e indicano una strada, un modello di rinnovamento. Presidiano il territorio camminando insieme, mettendo al centro la difesa dei beni comuni. Il lavoro degli imprenditori etici sostiene lo sforzo ed   parte integrante di questa comunit  solidale.

La filosofia

Si   cominciato a ripensare i legami sociali, consolidando rapporti di fiducia tra clienti e fornitori, collaboratori e datori di lavoro, tra chi offre un servizio e chi lo riceve. La seriet  e disponibilit  professionale, che hanno contribuito tra l'altro a far nascere spontaneamente i molti presidi No Tav, con generosit  ed entusiasmo, sono il biglietto da visita migliore di ETINOMIA. Il cittadino che si rivolge a questa associazione sa di poter contare sulla competenza e sull'onest , e sa prima di tutto di poter collaborare in prima persona alla costruzione di un mondo diverso, solidale.

Il successo del modello   nel riorientamento del punto di vista sulla societ  che

si vuole abitare e vivere: non basata sulla concorrenza e sul PIL, ma sulla cooperazione dal basso, che si nutre del rispetto per l'ambiente e per le persone. Salute, ambiente e diritti costituiscono la trama comune per essere inclusivi e propositivi. L'impostazione etica di fondo e le competenze tecniche, che spaziano dal settore agricolo alle energie rinnovabili, dall'edilizia all'artigianato di eccellenza, hanno suscitato un volano di consensi e innescato momenti di confronto molto utili.

Un modello espansivo e inclusivo

Pensiamo tra gli altri al convegno del settembre 2013 a Vaie, "Gli Stati generali del Lavoro", promosso da ETINOMIA, con il concorso degli amministratori locali e di docenti universitari. Tra i pi  significativi contributi quello del prof. **Domenico Gattuso** (Universit  "Mediterranea" di Reggio Calabria), sulle ferrovie, per la difesa della rete ferroviaria regionale, oggi compromessa dagli investimenti preferenziali nell'alta velocit . Di recente ETINOMIA ha partecipato al Forum internazionale contro le grandi opere inutili in Romania, e al convegno, promosso nella sede della Provincia di Torino, da ACAF

50
GSA
IGIENE URBANA
LUGLIO-SETTEMBRE 2014

(Associazione Comunità AutoFinanziate) sul tema “il denaro della socialità”. Il quadro associativo, che ETINOMIA ha messo in moto, suscitando attenzione ed entusiasmo anche fuori della Valle, non comprende solo imprenditori in senso stretto, o dipendenti e clienti delle attività produttive coinvolte. Al suo interno, e attorno, ruotano altre figure sociali, come casalinghe e disoccupati, pensionati e studenti, liberi professionisti e persone che non vogliono delegare la propria vita. E' tutto un mondo di partecipazione consapevole, che si aggrega su un progetto forte – non a caso, anche nel nome, il presidente scelto è l'ing. **Daniele Forte!** - di cooperazione. Alla base c'è l'eredità collaudata del Movimento No Tav, fatto di quotidiano impegno nelle serate informative in ogni paese, dalle giornate di studio del progetto “Il grande cortile”, dalle infinite marce che hanno forgiato la comunità valsusina e l'hanno resa, secondo **Erri De Luca**, “invincibile”... Il senso del progetto ETINOMIA è proprio in questo seme comunitario di appartenenza e fiducia reciproca: il bene comune sostituito alla competitività, all'individualismo possessivo e arido che disgrega il tessuto sociale.

La lezione del Movimento No Tav, che si travasa virtuosamente in ETINOMIA, è tutta

qui: una comunità resiste e si fa rispettare perché pratica concretamente il rispetto e la solidarietà, unendo generazioni e paesi su valori che sono radicati nella gente di montagna. Così, una comunità che si riconosce può a un tempo difendersi e promuovere accoglienza. Mentre il modello che prospera all'ombra delle grandi opere inutili, inquina e disorienta, il progetto di ETINOMIA che si muove all'opposto in direzione della qualità ambientale e sociale, punta non al lucro ma all'arricchimento culturale, etico della comunità, incoraggiando i sacrifici dei singoli per dare prospettive di rinascita economica trasparente e condivisa.

La nascita dell'associazione

ETINOMIA nasce infatti nei giorni della “Libera Repubblica della Maddalena”, sotto le grandi tende del presidio No Tav contro la grande opera inutile. Siamo di fronte al Museo archeologico di Chiomonte, a fianco

della necropoli del neolitico, poi devastata da ruspe e cingolati militari. E' qui, sul grande piazzale trasformato in “area culturale attrezzata”, che nella primavera-estate 2011, si susseguono per due mesi lezioni universitarie, eventi musicali, incontri e dibattiti, assemblee organizzative feconde di tante proposte. Tra le più significative, per qualità civile e spessore culturale, c'è anche ETINOMIA, promossa da un primo nucleo di imprenditori e artigiani, operatori turistici e agricoltori, cittadini attivi in sintesi, che non si rassegnano al degrado e all'emarginazione prodotti dalla cattiva politica e dalla crisi generale. Si sente forte, nel Movimento No Tav e nella comunità valsusina che resiste, il bisogno di praticare la speranza concreta, che da un lato difenda il territorio, dall'altro crei opportunità di lavoro sensato.

Il logo

Un grafico-musicista, **Paolo Della Giovanna di San Giorio**, attivo nell'“Opificio musicale”, gruppo che avvicina i bambini al gusto e alla pratica musicale, è l'ideatore del logo dell'associazione: un'ape con la bilancia al posto delle ali, per sottolineare l'inscindibile rapporto tra operosità e giustizia; e poi sullo sfondo i colori della terra, per spiegare il legame con il territorio che va custodito con cura. Bisogna valorizzare le molte eccellenze, contadine e artigianali che ci consegna la tradizione, unite alla spinta delle innovazioni dotate di senso, per far rinascere, e nascere ancora, opere buone.

La qualifica di “imprenditori etici” è certo impegnativa, e più che mai necessaria proprio alla luce delle infiltrazioni mafiose sul territorio, denunciate dal Movimento No Tav infinite volte, e finalmente oggetto delle recenti attenzioni della magistratura. ETINOMIA guarda al futuro, mentre tesse reti virtuose di iniziativa economica.



IL MIO CAMION
DEVE TUTELARE LA MIA ATTIVITÀ

RENAULT
TRUCKS
DELIVER

DISTRIBUZIONE
GAMMA D CABINA RIBASSATA



renault-trucks.it



addio proprietà, ora l'auto si condivide

di Marco Catino

La mobilità all'interno delle grandi città europee sta vivendo una fase di rapido cambiamento e i primi significativi risultati si iniziano ad apprezzare anche in Italia.

52
GSA
IGIENE URBANA
LUGLIO-SETTEMBRE 2014

Complice la perdurante crisi, i costi di carburanti e assicurazioni in continuo aumento, l'incertezza dei parcheggi e il moltiplicarsi delle zone a traffico limitato, la mobilità privata nei grandi centri cittadini ha individuato nel car-sharing un nuovo ed efficace protagonista, in grado di soddisfare le proprie esigenze, a un prezzo sostenibile. Il modello di "auto condivisa", senza le onerose spese legate all'acquisto, al possesso e alla gestione, ha iniziato a scalzare quello (fino a qualche anno fa inattaccabile) di "auto in proprietà".

I successi registrati dagli operatori privati del car sharing in questi mesi a Milano, Roma

e Firenze, seguono a diversi esperimenti pionieristici (in un caso pur finanziato dal Ministero dell'Ambiente) privi di adeguate strutture che negli scorsi anni, a causa dei numeri esigui (nel 2005 a Roma le auto a disposizione erano 19!), delle complesse modalità di fruizione, dei costi poco convenienti, e soprattutto di una comunicazione poco efficace, sono risultati fallimentari. Oggi i cambiamenti dovuti alla lunga crisi e all'avvento di nuove tecnologie informative stanno producendo un diverso sentiment, una attitudine che prima mancava, sollecitata anche dalle restrittive politiche di mobilità adottate nei centri cittadini e dall'inefficacia dei servizi pubblici. Le numerose iniziative private, già operative o imminenti in grandi città, costituiscono più di un segnale per certificare il successo della formula. Ma quali sono i fattori che hanno favorito la sua diffusione negli ultimi anni e come si sta diffondendo anche nel resto d'Europa? Secondo la ricerca condotta a livello mondiale dalla società globale di consulenza azienda-

le AlixPartners dal titolo "*Car sharing, dal possesso alla fruibilità dell'auto. Sfide e opportunità della nuova mobilità urbana*", presentata recentemente nel corso della manifestazione Missione Mobilità, la diffusione della formula dell'auto condivisa è effetto dell'azione congiunta di alcuni fenomeni, tra cui la crescente urbanizzazione, la congestione delle città, l'aumento continuo del costo del carburante e delle spese di gestione della vettura e il palesarsi di nuovi costi aggiuntivi (ZTL, requisiti di circolazione, tasse). Senza contare che le nuove generazioni sono meno propense a prendere la patente e oggi percorrono in auto meno chilometri. "La minore disponibilità di reddito", si legge nella ricerca, "rende le nuove generazioni più sensibili ai costi di gestione e al solo utilizzo dell'auto come valida alternativa all'acquisto. L'uso sempre più diffuso degli smartphone, infine, facilita e velocizza l'adesione e la gestione del servizio di car sharing."

Lo studio di AlixPartners evidenzia come gli utenti di car sharing a fine 2013 in USA ed Europa erano circa un milione, ma nei prossimi anni la flotta di veicoli è destinata ad aumentare nel Vecchio continente in maniera più significativa che in America, raggiungendo i 70.000 veicoli nel 2017 (vs i 32.000 degli USA) e i 130mila nel 2020 (vs i 50mila degli USA). Entro il 2020 gli utenti toccheranno quota 8 milioni in Europa e 4 negli USA.

Restando ai giorni nostri, a fine 2013 la Germania risulta il Paese in cui il car sharing è maggiormente diffuso, con oltre 37 città servite, una crescita del 37% dal 2012 a oggi, quasi 800mila utenti e oltre 13mila veicoli sul territorio. Tra le capitali europee, Berlino (2.300 vetture e 207.000 utenti) può vantare il primato assoluto dell'auto condivisa, seguita da Londra (2.250 veicoli e 120mila utenti) e Parigi (2.000 veicoli e



105mila utenti); ancora in fase di sviluppo Roma (a fine 2013 solo 120 veicoli e 2.500 utenti) e Madrid (8.000 utenti e 130 veicoli), dove, però, nei primi mesi del 2014 hanno preso avvio nuove iniziative destinate a imprimere una forte accelerazione. A livello nazionale il primato spetta a Milano che a fine 2013 poteva contare su una flotta di oltre 1.500 vetture e oltre 90mila utenti. Una leadership guadagnata rapidamente nella seconda metà dell'anno scorso e destinata nel 2014 a rafforzarsi ulteriormente. I dati non tengono conto del recente sviluppo della formula nella Capitale, sospinto dai due operatori car2go ed EnJoy.

La ricerca si sofferma anche sulle motivazioni che spingono gli automobilisti a preferire "l'auto condivisa". In primis, il fattore economico: oltre la metà (56%) degli utenti indica come principale motivo della scelta il costo elevato di acquisto dell'auto e gli ingenti oneri connessi alla sua gestione e manutenzione; solo il 23% fa riferimento alla riduzione dell'inquinamento atmosferico. Altro punto di forza del car sharing, oltre alla convenienza economica, è la facilità di accesso al servizio, evidenziato dal 36% degli utenti. Non mancano le aree critiche da migliorare, tra le quali i clienti indicano la non disponibilità di un veicolo sempre e comunque (46%), la mancata presenza della propria auto preferita (25%) e il dubbio che il car sharing non porti effettivamente a un risparmio nel lungo periodo (21%). Quello economico resta il fattore chiave su cui puntare anche per aumentare la diffusione del servizio: oltre il 53% inizierebbe a utilizzarlo o lo userebbe più spesso se fosse meno costoso, mentre il 18% lo userebbe se gli operatori offrissero qualità più alta e veicoli più affidabili. Comunque il 64% degli utenti prevede di incrementarne l'utilizzo nel prossimo anno.

Il car sharing non è certo l'unica forma di smart mobility in rapida ascesa.

Uno studio sulle nuove forme di mobilità cittadina intelligente, condotto da ANIASA (Associazione del noleggio veicoli di Confindustria) e Deloitte, evidenzia altre due soluzioni, in fase di graduale diffusione: il car pooling (condivisione dell'auto per un determinato percorso con il fine principale di ridurre i costi del trasporto) e il cosiddetto



“peer to peer” (il processo con cui un proprietario di un'auto mette il proprio veicolo a disposizione degli altri in affitto per brevi periodi di tempo). Queste forme cominciano a essere attrattive per i cittadini.

I pareri dei promotori della ricerca

“I dati della ricerca condotta con Deloitte, insieme alla sostanziale tenuta del settore del noleggio veicoli nell'attuale contesto negativo dell'automotive e al rapido sviluppo del car sharing registrato a Roma e Milano negli ultimi mesi”, sottolinea Fa-

brizio Ruggiero, Presidente di ANIASA, “sono la chiara testimonianza del cambiamento in atto nei modelli di distribuzione e utilizzo del bene auto e di mobilità più in generale. Si procede, anche grazie al supporto e alla diffusione delle nuove tecnologie, verso una sempre maggiore integrazione tra le diverse forme di mobilità che rispondano alle esigenze di spostamento private o professionali con soluzioni su misura e sempre più evolute. Le nuove generazioni sono oggi meno propense al possesso dell'auto, ma mantengono un forte interesse per il tema mobilità”.

53
GSA
IGIENE URBANA
LUGLIO-SETTEMBRE 2014



considerazioni su: *“spazi aperti tra residenza e città”*

Romolo Raimondi, di RCM Spa, riflette sulle considerazioni di Paolo Villa apparse sullo scorso numero di GSA Igiene Urbana e coglie l'occasione per presentare il Celerifero, veicolo per la “micropulizia urbana collaborativa”.

54
GSA
 IGIENE URBANA
 LUGLIO-SETTEMBRE 2014

Ho letto con molto interesse l'articolo pubblicato sullo scorso numero di GSA Igiene Urbana dell'arch. Paolo Villa e ne condivido a pieno la conclusione che definisce l'abitare come il luogo dove si incontrano la funzione privata con quella pubblica. Non so quante generazioni dovranno succedersi prima che si arrivi ad applicarli ma voglio dare un piccolo contributo a favore di questi concetti. La prendo un po' alla lontana ma credo sia necessario. RCM Spa produce macchine per la pulizia industriale e urbana e una parte della sua produzione è destinata proprio alla cura di quegli spazi in cui si ibridano la sfera pubblica con quella privata. Abbiamo cominciato negli anni '80 pensando ad una macchina con l'operatore a bordo che spazzasse con alta produttività e altrettanta funzionalità marciapiedi e portici. Lo abbiamo fatto, addirittura, quando non erano ancora state abbattute le barriere architettoniche più elementari e per salire sul marciapiede ci siamo inventati un sistema piuttosto sofisticato di bilanciamento e sollevamento delle ruote.

Poi le rampe di accesso dalla strada alla quota marciapiede hanno permesso di usare piccole motoscope che puliscono dove le grandi spazzatrici non arriverebbero mai e che hanno svolto benissimo questa funzione tanto è vero che ce ne sono oggi diverse centinaia in azione in tutto il mondo. Abbiamo poi risolto anche il problema del loro limitato raggio di azione facendo trasportare le piccole motoscope da un triciclo elettrico in giro per i centri storici. Cosa c'entra tutto questo con la storia dello spazio pubblico e privato, direte voi. C'entra perché ragionando sulla reale possibilità di diffondere mezzi economici ed efficienti ma la cui gestione rimane comunque di pertinenza di qualche “multiutility” (sempre alle prese con problemi di redditività), ci siamo accorti che il cittadino che vuole riappropriarsi di quello spazio pubblico/privato (ammesso che lo abbia) che sta tra la strada e la soglia di casa sua, potrebbe fare qualcosa in prima persona. Infatti, più quello spazio sarà di qualità, più avrà bisogno di essere mantenuto pulito e più

sarà difficile che il servizio “pubblico” riesca a garantirne il giusto standard di pulizia.

E qui veniamo finalmente alla conclusione: perché non pensare di coinvolgere proprio quel cittadino che avverte la necessità di vivere correttamente quegli spazi e che magari sarebbe disposto a fare qualche sacrificio pur di ottenere lo scopo?

Perché non incentivare la sua disponibilità ad occuparsi di un pezzo di città che non sia soltanto il suo appartamento?

Perché non proporgli una forma di patto con la comunità in cui lui, a fronte di un vantaggio privato, si impegna a restituire qualcosa al “pubblico”.

Da tutte queste considerazioni è nato un progetto che abbiamo chiamato “Celerifero – Micropulizia urbana collaborativa”.

Romolo Raimondi

Amministratore Delegato RCM spa.

Per saperne di più: www.rcm.it



Pulito
è
bello!



... Non siete d'accordo?
la soluzione è nelle vostre mani.

Non permettete che i nostri amici a quattro zampe attirino su di sé l'ira del vicinato. Affidatevi SUBITO alle soluzioni a 360° di Dogtoilet.

Già in uso in
600
comuni italiani



www.dogtoilet.it



Via Julius Durst 66 | I-39042 Bressanone (BZ) |

T +39 0472 971 141 | F +39 0472 201 148 | info@sedo-bz.com | www.sedo-bz.com

un bilancio *positivo*

di Paolo Villa

Alla fine una svolta c'è stata. Una rassegna di alcune recenti realizzazioni dimostra che, dopo anni di critiche e di delusioni, la cura del paesaggio ha prodotto anche dei risultati positivi.

56
GSA
IGIENE URBANA
LUGLIO-SETTEMBRE 2014

E così, quasi all'improvviso, è arrivato il cinquantesimo articolo. Oltre un milione di battute e più di 700 foto inquadrano gli ultimi 15 anni di paesaggio. Ci sono buoni spunti per ritenere che siano stati particolarmente utili per il paesaggio italiano, ma cosa lasceranno questi anni di veramente emblematico?

E' da mesi che cerco di articolare una risposta, ma ritengo che solo ora ci siano le condizioni giuste per esprimerne una convincente. Fino a pochi mesi fa era evidente l'imbarazzo di un paesaggista italiano quando uno straniero gli chiedeva quali fossero le realizzazioni emblematiche nel nostro Paese. Altrettanto palese era lo sforzo per inventarsi una risposta. Con la primavera del 2014 sembra essere sbocciata

una nuova stagione che premia anni di fatiche e concretizza alcuni valori che nel tempo stavano maturando e potevano essere assemblati solo dopo avere visto realizzati alcuni tasselli. Certamente ha giocato un buon ruolo la spinta di Expo 2015, soprattutto a Milano. Altrimenti non si spiegano i completamenti simultanei di grandi progetti attesi da lustri. Ma ci sono anche altre spiegazioni da leggere nel contesto generale, legate alle nuove richieste e ai nuovi stili di vita, che all'estero hanno già dimostrato esiti interessanti. Mi riferisco per esempio ai piani per la residenza (vedi articolo precedente), ma anche le diverse proposte realizzate per le sedi di lavoro (oltre a quelle di cui parlerò più avanti ricordo La Forgiatura a

Milano, Segreen Businesspark a Segrate, Salewa headquarter a Bolzano, Vodafone Village a Milano). Ma penso anche ai piani di densificazione urbana, al riuso edilizio, al drosscape (nuove idee e risorse dagli spazi residuali); oppure agli interventi artistici, allo sdoganamento della *land art*, da concetto elitario ad accettazione popolare, penso ai terreni di frangia e ai parchi produttivi. Tanti temi che rischiano di indurre a una certa confusione, ma se ben articolati, possono produrre spazi e paesaggi di grande qualità.

I segni sul campo

Ciò che deriva da questo impegno è un paesaggio urbano rinnovato, che ha assunto un



Milano, Raggi verdi



Milano, Raggio Verde in via Melchiorre Giota



Milano, Raggio Verde, Porta Nuova

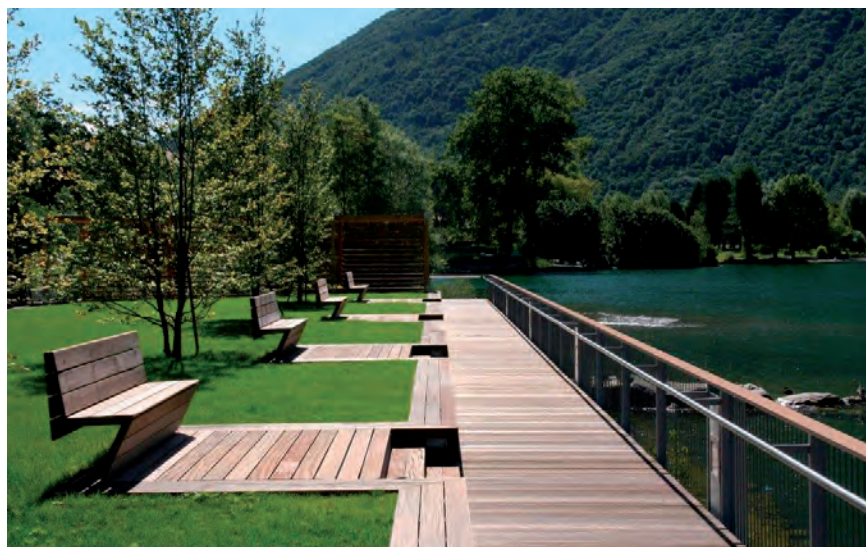
ruolo stimolante e propositivo, mostrando in cosa consistono i nuovi concetti da tempo annunciati, ma che faticavano a lasciare tracce tangibili nella vita dei cittadini.

Parlerò di città, perché è qui che, statisticamente, trascorreremo la maggior parte del nostro futuro. La città che vediamo è innanzitutto una città più completa. Sembra finito il periodo di avere una doppia vita, una doppia casa, una scissione tra dovere e piacere, vivere e lavorare, città e vacanza. Il nuovo aspetto delle città è piacevole, a volte tanto invidiabile che molti cittadini trascorrono le vacanze cambiando città. Non siamo ancora al punto di essere soddisfatti dei luoghi in cui viviamo, ma notiamo dei progressi. Questi casi sono per il momento pochi, ma devono essere riconosciuti, per diventare esempi e modelli. Finalmente positivi.

Bella parola emblema, significa compiere una sintesi. In questo caso, esprimere una sintesi sul paesaggio significa anche scegliere cosa osservare e da che punto di vista guardarlo. E qui ho capito di avere commesso il primo errore, perché dopo mesi di divagazioni, di ipotesi, di casi tra cui decidere, ho capito di avere sbagliato approccio: l'aspetto emblematico non può essere unanime. Ciò che è emblematico per me, potrebbe non esserlo per qualcun altro e viceversa. Uno specialista è estremamente condizionato da un punto di vista su cui fa grande affidamento. L'errore si è amplificato chiedendo il parere ad altri colleghi, cioè a persone con più o meno i miei stessi problemi di vista. Nella stesura definitiva del quadro degli interventi emblematici, ho quindi abbracciato un campo visuale molto più vasto. Partirò descrivendo proprio questo punto di vista, che vedremo, essere molto incompleto.

1. Paesaggi emblematici per i paesagisti.

La cultura sul paesaggio è oggi vasta, seguita e molto sfruttata; a volte anche a sproposito. Non tutto ciò che appare bello ha una base culturale e tecnica adeguata. Espongo allora opere di qualità, che nascono da pianificazioni, concetti approfonditi, che conoscono la complessità tipica delle opere di paesaggio. Opere che seguono una metodologia, un iter, una sequenza. Come i casi di Torino e Milano, dove le opere di pianificazione sono finalmente sfociate in progetti e



Riqualificazione del lungolago di Malgrate (Lecco). Foto e progetto di Stefano Santambrogio

i progetti in realizzazioni, seppure con tempi di gestazione medio lunghi. Le realizzazioni sono apprezzate, usate, vissute, curate: dovrebbe essere la norma, ma vedremo che non è sempre così. Si realizzano infrastrutture verdi, veri e propri sistemi che sostengono la vitalità di una città, ne fanno innalzare il valore economico e l'attrattiva turistica, ma soprattutto contribuiscono a migliorare la qualità della vita degli abitanti. Per questo capitolo penso alle nuove realizzazioni di Milano, che partono dalla definizione dei Raggi Verdi. Un piano urbano che vede la città dal punto di vista del paesaggio. Una novità anche per Milano, che vive ancora la delusione del Progetto Bicocca degli anni 90. Un nuovo quartiere realizzato a pochi metri dal Parco Nord, che l'ha inspiegabilmente ignorato. Speriamo quindi che il nuovo millennio porti una ventata di rinnovamento, puntando decisamente sul verde e sugli spazi aperti. Un verde di sistema, prima che di effetto. Ma che come conseguenza si trascina appresso una serie di altri interventi. Il confronto, l'esempio tangibile e la competizione sono i maggiori motivatori della qualità urbana. Un'esperienza simile vediamo a Torino, con il piano di realizzazione comunale della spina verde. Ai margini di questa grande opera che impegna la città da anni, si stanno consolidando interventi di ogni tipo, con un effetto a cascata.

Gli spazi puntano alla riqualificazione di aree già degradate, quasi sconosciute ai cittadini. Lo spazio è per il relax, ma anche per la passeggiata, che non ha più la connotazione roman-

tica di due secoli fa. È una passeggiata urbana, con nuovi piaceri e nuove abitudini.

Per una nuova cultura che si afferma, un'altra si conferma. La porto come opera emblematica perché il riconoscimento di un trascorso culturale merita rilievo. Villa Celle a Pistoia, è un progetto datato, ma vitalissimo. Le cose che durano non sono un caso, ma il risultato di un progetto che di anno in anno deve essere rinnovato, rivisto, aggiustato. Il tempo ha sancito che il progetto cominciato quaranta anni fa con l'aiuto di Porcinai ha avuto successo. Ha sancito anche un nuovo modo di lavorare nei giardini storici, aggiungendo e completando. Il risultato è un'esposizione di opere d'arte pensate e realizzate specificatamente per quel sito. Da questo esempio, ne sono nati moltissimi altri, in Italia e all'estero.

Non potrei parlare di recenti opere emblematiche per il paesaggio senza citare il Lavoro di **Guido Ferrara**. Ho scelto il Piano Urbanistico Territoriale (PUT) dell'isola di Ischia per come ha saputo recepire i contenuti della Convenzione Europea del Paesaggio. Ischia fronteggia l'emergenza della propria crescita che l'ha trasformata in una città ininterrotta. Il PUT dello Studio Ferrara, pone una verifica qualitativa di carattere strategico che riporta lo sviluppo entro le prospettive culturali proprie della Convenzione, indicando le soluzioni per risolvere gli squilibri ambientali in atto e invertendo la curva degli sviluppi (di case, di abitanti, di carico turistico). Il PUT specifica i processi significativi per condurre l'Isola a nuove soglie di qualità



Venaria ante operam



Venaria 2011

ambientale, paesaggistica e insediativa, facendo ricorso anche alle risorse territoriali largamente sottostimate rispetto alle potenzialità che l'isola offre, soprattutto nell'interno, e che rischiano di essere irrimediabilmente distrutte. Il lavoro punta a riqualificare il tessuto urbano e ambientale con una normativa non di carattere vincolistico, ma che contempla interventi sostenibili e qualitativamente validi. Inoltre, la valorizzazione del territorio, si configura come elemento fondamentale e non può essere tutelato se non diviene patrimonio riconosciuto dalla collettività. Tutto secondo La Convenzione.

2. Paesaggi emblematici per i curiosi.

Ci sono opere che arrivano meglio e in maggior numero alla portata della gente comune.

Se guardo il paesaggio attraverso gli occhi di un curioso, di un lettore di riviste per esempio, devo rilevare che per il Paese è certamente emblematico ciò che si trova disponibile in maggior numero e in modo comunicativo. Non per forza la cosa più bella più famosa e più ammirata. Bensì una serie di azioni e di elementi, anche considerati minori, ma che costituiscono un solido nucleo di riferimento. Gli elementi che appaiono con maggiore frequenza ce li mostra chiaramente l'AIAPP (Associazione Italiana di Architettura del Paesaggio), attraverso la pubblicazione di un almanacco nel 2011, dove ha raccolto le recenti opere di 300 paesaggisti italiani. Il paesaggio che ne esce parla ancora il linguaggio del giardino. Grande o piccolo che sia, storico o alla moda, pubblico o privato, stabile o temporaneo,

coltivato o selvaggio. È ancora lui il grande dominatore dell'attività dei paesaggisti. Il giardino è quindi emblematico nella sua costanza. Nella perseveranza di un tema che non conosce crisi. Casomai si trasforma in orto, si specializza, accoglie scambi e favorisce esperienze. Si parla soprattutto di paesaggio urbano, perché è il luogo dove si concentrano ormai le tematiche più interessanti, nonché il maggior numero di lettori. Un giardino molto trasformato nell'ultimo decennio. Dall'ingresso di un grande numero di architetti, dalle solite mode straniere, ma anche da nuove esigenze dei proprietari. L'innalzamento della qualità e dell'attenzione a questo tema è comunque indiscutibile.

3. Paesaggi emblematici: costi di realizzazione.

Mi sembra utile parlare anche di soldi in termini economici, che a volte rappresenta un parametro oggettivo e facilmente confrontabile. Anche in Italia, dove è cronica la denuncia di mancanza di risorse, soprattutto economiche, esistono casi in cui gli investimenti nel campo del paesaggio si fanno cospicui. Il caso che riporto è davvero sensazionale, almeno per il livello di spesa. Venaria Reale a Torino, un complesso in cui il verde non ha certo un ruolo inferiore all'edificato. Un intervento di ripristino di un antico giardino, di cui si era persa ogni traccia. Le immagini confrontano lo stato originario dell'inizio lavori con la sistemazione eseguita per riportare alla luce i giardini. Tra il restauro della reggia e i lavori di rifacimento del giardino, la spesa è stata assai impegnativa. Dal sito ufficiale si legge: "I fondi stanziati: 50 milioni dal Ministero dei Beni e delle Attività culturali e del Turismo, 80 milioni dalla Regione Piemonte, 170 milioni dalla Comunità Europea per un importo totale di 300 milioni di euro, hanno consentito il restauro dell'intero complesso, per una superficie totale di mq 240.000 e 800.000 mq di giardini, con un costo inferiore a 900 €/mq". E ancora: "L'intervento ha coinvolto 700 tecnici e collaboratori, 300 ditte per un totale di oltre 1.800 operatori, 100 progettisti con 16 gare di appalto a livello internazionale, 8 gare di progettazione e ha interessato la reggia, il borgo, il castello della Mandria, i giardini e il parco". Un intervento che ancora oggi ha dell'incredibile per livello di spesa e per complessità tecnico amministrativa. Soprattutto se si considerano le

avversità all'iniziativa che qualche cultore ha avanzato. La realizzazione dei nuovi giardini è infatti legata indissolubilmente all'incertezza tra il restauro e il rifacimento. Se da una parte è salutata come un evento eccezionale, dall'altra è stata pure accompagnata da critiche e dissensi. Se ne parlerà per decenni di questa opera coraggiosa che racconta di come la storia del paesaggio si combina anche con materie apparentemente estranee, come la politica, il costume, la moda, gli interessi economici, il turismo, il marketing territoriale. Tutto è paesaggio.

4. Paesaggi emblematici per la gente.

Non è facile accorgersi che alcune cose entrano nella nostra vita e diventano poco a poco una presenza costante, fino ad avere una influenza sui comportamenti delle persone comuni e indurre a nuovi modi di fare. Il nostro quotidiano ci propone alcune piccole novità ed in base a queste prendiamo inconsapevoli decisioni. Emblematico è ciò che abbiamo imparato a fare, senza pensarci, ma del quale facciamo fatica a stare lontano. Non mi riferisco a parchi e giardini, perché questi li vediamo e li usiamo da tantissimi anni. Più o meno belli, più o meno rispondenti alle nostre esigenze, ma per fortuna, non sono una novità emblematica. Porto invece le straordinarie esperienze che per molti cominciano a essere la norma, tanto da non ricordarsi come fosse prima. Non possiamo ricordare il tempo in cui non c'erano auto, ma abbiamo ben presente lo sforzo per cercare alternative. In alcune zone d'Italia, la grande voglia di sopravvivere a noi stessi, alle nostre città e al nostro passato ha portato a studiare sistemi alternativi di movimento urbano. In alcuni casi è stato indispensabile. Come opera emblematica, porto le ciclabili, e fra tutte, quelle che meglio rappresentano la volontà di voltare pagina senza voltare le spalle al nostro passato. Trovo significativo sottolineare le decine e decine di piste ciclabili realizzate sul sedime delle ferrovie dismesse. Opere talvolta più eroiche della stessa ferrovia, estremo sforzo per non perdere storia, tradizione e paesaggio. Ai primi centinaia di chilometri, potrebbero seguirne migliaia, attingendo dall'immenso patrimonio di una rete purtroppo inutilizzata. Nelle immagini delle ferrovie liguri, bergamasche, sudtirolesi, si trova dimostrazione



Pista ciclabile, lago di Varese

di come possono cambiare le cose partendo da punti di vista diversi. Le migliaia di persone che affollano questi nuovi incroci tra movimento, storia paesaggio e tempo libero, testimoniano lo stato di una lenta trasformazione.

5. Paesaggi emblematici per i politici.

Alcuni interventi sono emblematici per chi amministra, chi decide, chi governa. Non è un campo facile in cui agire: i lunghi tempi di programmazione, l'utilizzo di materiali fragili, la discordanza dei pareri, la difficoltà di confrontare esperienze, l'incertezza dei risultati non invogliano certo ad intraprendere strade in questo campo. Tanto che i politici sembrano avere paura del verde: troppo rischioso affidare a un

elemento così capriccioso le proprie sorti. È un campo imprevedibile, scivoloso, costoso e che non offre garanzia di lunga durata. Preferisco il verde mordi e fuggi delle fioriere di maggio (quando a giugno ci sono le elezioni). Da sempre la decorazione elettorale offre risultati immediati e incontestabili: poca struttura, poco rischio, molta visibilità. Invece che negare l'esistenza del rischio-paesaggio porto degli esempi che la avallano. Perché si studino rimedi, antidoti, sistemi civili, come ne esistono in tutto il mondo. Evitare l'errore, si può. Tre casi emblematici e molto diversi tra loro. Il primo il parco dello Sport a Napoli. Realizzato fino al completamento, con una spesa di circa 30 milioni di euro. Mancavano solo le opere di finitura, poco



Parco dello sport a Bagnoli, Napoli

più del 15% della spesa. Tutto si è fermato, e ora le strutture sono in competizione con le ortiche. Fallita l'impresa finanziatrice, finiti i sogni di vedere realizzata l'opera. Non abbiamo perso solo un'occasione già realizzata, ma pure tutte quelle che avrebbe trascinato un'opera di questo genere. Un secondo caso emblematico sono le piste ciclabili realizzate in Sicilia. Uno sforzo ingente per proporre nuovi strumenti di turismo e di alternativa all'abbandono. Dopo le premiazioni per l'idea e per realizzazione, si pedala tra i rovi. In alcuni tratti la natura si è ripresa la striscia di pavimentazione; e tutto è tornato al degrado originario. Ma anche al nord non si sta meglio. Il grande progetto di Calatrava per la stazione di Reggio Emilia per il treno Alta Velocità, aveva una parte importante di paesaggio. Tutto ora funziona, il treno, la fermata, la frequentazione

della gente. La sistemazione fuori dalla stazione però non si vede. Si parcheggia nei campi. Il messaggio arriva forte e chiaro, ma non fa più notizia: il paesaggio può attendere.

6. Paesaggi emblematici per gli architetti.

Ritengo doveroso sondare anche le opere emblematiche per tutti quei progettisti che progettano opere di paesaggio, ma che paesaggisti non sono. Non è una novità: ci sono già stati tempi in cui non erano necessari gli specialisti per avere ottimi paesaggi. Alcuni progettisti hanno la matita verde: non sono paesaggisti, ma progettano spazi con una grande propensione per l'armonia globale; valorizzano gli spazi aperti e le connessioni. Dalla tradizione dei grandi architetti italiani, tra cui ricordiamo **Carlo**

Scarpa come certamente il più rappresentativo, impariamo che il mestiere dell'architetto comprende anche la progettazione degli spazi aperti. Questa ritrovata voglia di dedicarsi agli esterni e la dimostrata capacità di qualcuno di offrire opportunità e idee, va letta dai paesaggisti come una ventata di ottimismo, piuttosto che essere vissuta come un'indigesta invasione di campo. Per fare buon paesaggio (urbano o no) occorre una buona architettura. Se una architettura lancia il là per un paesaggio di qualità, dobbiamo esserne felici, perché intorno chiama altra qualità, fa salire il livello generale. Stabilisce dei ruoli e delle competenze, fissa l'attenzione su un tema che ha un campo applicativo praticamente infinito. Almeno per alcune aree delle nostre città che sembrano uscite da un periodo post-bellico. Da parte loro però gli architetti, e le archistar in modo particolare, dovrebbero imparare a relazionarsi e a intendersi, perché lo spazio aperto è luogo di relazione e non di isolamento e il risultato finale premia l'armonia, non la supremazia. Quel linguaggio che vorrebbero maneggiare con maestria dovrebbe essere lo strumento per mostrare l'attenzione al luogo e agli abitanti. Dovrebbero prendere esempio dal messaggio lanciato da **Herzog & De Meuron** con le vele dell'EXPO 2015, che sembrano libri aperti. Un messaggio di comunione di beni, di saperi e sapori. Di esperienze. Il giardino di EXPO non è ancora realizzato, quindi ne parlerò poco, ma una cosa va detta subito: sarà il cambiamento più vistoso e radicale del modo di pensare e di fare paesaggio. Non più opere monumentali per le esposizioni, ma paesaggi. Ed è proprio da architetti che arriva il messaggio.

7. Paesaggi emblematici: la mia esperienza.

Dopo avere esaminato l'argomento da diversi e possibili punti, ne ho cercato uno personale. È un modo per confrontarsi, ma anche per valutare i risultati del proprio lavoro. Senza dubbio indicherei tra queste opere il Centro Parco di Segrate, un'opera complessa che lavora su un nuovo paradigma: non ci sono solamente le strade, la ferrovia, l'energia elettrica, le infrastrutture per misurare lo sviluppo di un paese. Non è più l'economia a essere



Bosco verticale, Milano arch. Stefano Boeri

utilizzata come unico parametro di verifica. Tutto si sta spostando sempre più in modo convinto e massiccio verso la persona. La cura, il benessere fisico, il vivere bene in un posto. Sono fattori più importanti rispetto a quello che si possiede; il potere d'acquisto è poco significativo se dobbiamo vivere in un inferno di sporcizia, di smog, di delinquenza. L'abbiamo capito meglio anche quando abbiamo guardato lo sviluppo veloce e scassato dei paesi in via di sviluppo. Sono più le cose che hanno perso di quelle che hanno guadagnato. Questo ci ha fatto riflettere. E ci ha riportati a curare quei dettagli che stavano diventando sempre più marginali. Il tempo e il tempo libero, lo spostamento quotidiano, la qualità del cibo, la qualità degli spazi comuni.

Il verde come infrastruttura, la qualità urbana come paradigma, la salute come obiettivo. Silenzio, bellezza, qualità ambientale sono diventati nuovi punti di riferimento che si affiancano a tutti gli indici economici a cui siamo abituati a delegare l'indice di benessere. Per questo scelgo Segrate, perché è una realizzazione che spiega concretamente cosa significa sviluppare un nuovo concetto di benessere condiviso. Il progetto si articola su molti aspetti e a tutte le scale del verde pubblico e privato. Si fatica a distinguere lo spazio pubblico da quello privato. L'intensità e la cura sono le stesse, sia che si progettino strade o giardini condominiali. Il verde è un sistema continuo che comprende aree piccole e grandi e si diffonde da sotto casa, sotto ufficio, sotto scuola, fino ai parchi territoriali più estesi. Tutto lo spazio aperto è connesso da percorsi, visuali, relazioni di vario tipo, realizzando così il modello del sistema a rete. Ogni spazio è riconoscibile, ha carattere e non perde le occasioni che il sito o l'intorno possono offrire.

Interventi di qualità se ne sono visti anche nei decenni passati, ma sempre col timbro dell'esclusività. Il contrasto tra certi quartieri e lo spazio all'intorno era disarmante. Oppure più raramente il contrario. Lo spazio di cui vivono oggi a Segrate è invece (e finalmente) uno spazio inclusivo, accogliente, condiviso. Credo che questo progetto possa leggersi come la sintesi della lunga passeggiata nel paesaggio italiano nel nuovo millennio. Dovevamo aspettarci che il paesaggio subisse una mutazione così repentina, derivata da mutati concetti di



Centro parco, Segrate

bellezza, di sviluppo, di sostenibilità. D'altra parte, occorre un tempo sufficiente per vedere applicati i primi contenuti inerenti alla Convenzione Europea del Paesaggio.

Si erano compiute molte supposizioni su come sarebbe stato il paesaggio. Ora che lo vediamo un po' siamo delusi e un po' rinfrancati; delusi dagli obiettivi mancati, dal vedere gli investimenti sempre più ridotti. Siamo invece rinfrancati dalle dinamiche che sono emerse. La trasversalità dei temi, l'implicazione di moltissime figure. Il paesaggio è un fatto di tutti, non solo perché lo dice la Convenzione. Mi sarei aspettato anche maggiori proposte

imprenditoriali legate al verde, come succede in Inghilterra dove nel bilancio dei grandi parchi una voce consistente (circa il 20-25%) riguarda la capacità autonoma di creare flussi di denaro verso le casse del parco. Pensavo riuscissimo finalmente a superare il nodo della gestione, che è una componente fondamentale del progetto di paesaggio e del suo funzionamento. Un aspetto che in Italia viene affrontato di rado e senza la dovuta esperienza, affidando le strategie a soluzioni di emergenza piuttosto che alla programmazione.

Questi obiettivi potrebbero essere l'oggetto della prossima verifica.

ECOMONDO

a mediterranean platform for the sustainable growth

05.08
NOVEMBRE 2014
RIMINI - ITALY
www.ecomondo.com

18^a Fiera
Internazionale
del Recupero
di Materia
ed Energia e dello
Sviluppo Sostenibile

hopcommunication.it



In contemporanea con

key Energy
www.keyenergy.it

 **Cooperambiente**
cooperare per l'ambiente
www.cooperambiente.it

 **h2R**
mobility for
sustainability
www.h2rexpo.it

Organizzato da

 **Rimini Fiera**
business space

Con il patrocinio di

 **MINISTERO DELL'AMBIENTE**
E DELL'ATTIVITA' TERRESTRI E DEL MARE

 **Regione Emilia Romagna**
Ministero dello Sviluppo Economico

 **Regione Emilia Romagna**

Accordo RCM spa e MACRO srl



RCM Spa, storica azienda modenese di produzione di spazzatrici e lavasciuga e Macro srl, poliedrica azienda di Piacenza che si occupa sia di carpenteria metallica sia della produzione di spazzatrici stradali e lavasciuga pavimenti, annunciano la conclusione di un importante accordo di partnership.

MACROCLEAN Srl è la nuova società tra RCM spa e Macro srl in cui sono confluiti tutti i progetti di macchine ad uso urbano a marchio Macro e che si occupa della loro produzione e commercializzazione. Con questa operazione RCM completa, tramite MACROCLEAN, l'offerta per la grande industria e il settore municipale con le grandi spazzatrici Macro che rappresentano l'ultima evoluzione nel settore delle macchine meccanico-aspiranti. L'accordo prevede anche la condivisione di un piano industriale e commerciale nel settore delle lavapavimenti che utilizzerà in modo sinergico i rispettivi punti di forza per il reciproco rafforzamento sul mercato.

Rapporto Ecomafia 2014: nomi e numeri dell'illegalità ambientale in Italia



29.274 infrazioni accertate nel 2013, più di 80 al giorno, più di 3 l'ora. In massima parte hanno riguardato il settore agroalimentare: ben il 25% del totale, con 9.540 reati, più del doppio del 2012 quando erano 4.173. Il 22% delle infrazioni ha interessato invece la fauna, il 15% i rifiuti e il 14% il ciclo del cemento. Il fatturato della criminalità ambientale, sempre altissimo nonostante la crisi, ha sfiorato i 15 miliardi. E' solo un anticipo delle storie e i numeri di Ecomafia 2014, il dossier di Legambiente che monitora e denuncia puntualmente la situazione della criminalità ambientale. Il rapporto è dedicato alla memoria di Ilaria Alpi e Milan Hovratin e del sostituto commissario di polizia Roberto Mancini, recentemente scomparso per la malattia contratta a causa delle indagini sui traffici dei rifiuti condotte tra Campania e Lazio. Intanto l'Italia attende ancora l'inserimento dei crimini contro l'ambiente nel Codice Penale. Il Ddl già approvato alla Camera, infatti, giace in standby al Senato, ritardando ancora quella riforma di civiltà che il Paese attende da oltre 20 anni.



ZERO SYSTEM
SISTEMA SPAZZAMENTO ECOLOGICO URBANO

**ZERO RUMORE, ZERO CONSUMI,
ZERO INQUINAMENTO**



Un triciclo a pedalata assistita, con batteria al litio e pannelli fotovoltaici, trasporta una spazzatrice elettrica che raccoglie silenziosamente lo sporco e aspira la polvere.

RCM S.p.A. Casinalbo Modena Italia - www.rcm.it



Allison Transmission riceve il premio all'innovazione tecnologica per FuelSense®

Il 24 aprile scorso Allison Transmission ha ricevuto il "Premio all'Innovazione Tecnologica 2014". La cerimonia di premiazione si è svolta durante la Giornata sull'efficienza, la logistica e la sostenibilità organizzata dalla pubblicazione tecnica spagnola Logística Profesional.

Allison è stata premiata per FuelSense®, il nuovo pacchetto di software per l'efficienza nel consumo di carburante, che massimizza i benefici dei comandi elettronici di 5ª generazione per le trasmissioni automatiche con convertitore di coppia, e consente risparmi sui consumi fino al 20%. FuelSense è in grado



di regolare automaticamente la sequenza dei cambi e della coppia, massimizzando l'efficienza della trasmissione in funzione del carico, della pendenza e del ciclo di lavoro, senza rinunciare ai già noti vantaggi Allison: un rendimento superiore, facile manovrabilità, affidabilità e costi di manutenzione ridotti.

La Giornata tecnica, intitolata "Come essere più produttivi ed ecologici con l'aiuto della tecnologia", ha riunito esperti del settore per analizzare soluzioni di sostenibilità nell'ambito della logistica. Nella sua presentazione, Eduardo Zapata, segretario generale di UNO, l'Organizzazione degli impresari della logistica e del trasporto, e direttore generale del Centro di Innovazione Tecnologica per la Logistica e il Trasporto Merci su strada (CITET) ha sottolineato il contributo di Allison alla logistica urbana sostenibile.

Trond Johansen, responsabile vendite di Allison Transmission Spagna ha ringraziato a nome di Allison per il premio a FuelSense, lanciato ufficialmente a Indianapolis a inizio aprile. "I risultati iniziali delle prove comparative e delle simulazioni sono stati molto positivi. Riteniamo che FuelSense verrà ben accolto anche dai costruttori e dagli utilizzatori finali europei, poiché il suo utilizzo in una flotta di distribuzione, soggetta a costanti fermate e ripartenze e a picchi di accelerazione, può consentire importanti risparmi sui consumi. Per il settore della distribuzione, i vantaggi sono enormi perché il nuovo software consente di ridurre il consumo di carburante mantenendo alta la produttività" ha concluso Trond Johansen.

[\[www.allisontransmission.com\]](http://www.allisontransmission.com)



Pensati
per la tua città

cassonetti a caricamento laterale CCL2200/3200

riciclabili
intelligenti
accessibili
a tutti

CONTENUR 

www.pensatiperlatuacittacaricamentolaterale.com

Green Book 2014 di Federambiente: Igiene ambientale vale 9,43 miliardi di euro

9,43 miliardi di euro: è questo il valore annuo della produzione del settore dell'igiene ambientale in Italia, un settore che contribuisce per lo 0,6% al PIL nazionale e per il 3,6% al valore aggiunto dell'intero comparto industriale. Sono questi alcuni dei moltissimi dati contenuti nell'edizione 2014 del *Green Book* – *Aspetti economici della gestione dei rifiuti in Italia* di Federambiente che è stato presentato a Roma nel corso di un convegno organizzato in concomitanza con la 59ª assemblea della Federazione. La pubblicazione, giunta alla quinta edizione, propone una panoramica completa ed aggiornata degli aspetti economici della gestione del ciclo integrato dei rifiuti urbani nel nostro Paese ed una serie di analisi ed approfondimenti su alcuni aspetti di particolare rilevanza. Fra i temi trattati dal Green Book, tra cui i bilanci delle aziende e i certificati di conto consuntivo, la dinamica della domanda e dell'offerta di servizi, la governance e i modelli organizzativi, spicca nell'edizione di quest'anno l'analisi delle gare che si sono svolte in Italia nel corso degli ultimi due anni e dei piani economici finanziari: un interessante punto di partenza per un confronto sull'evoluzione dell'apertura dei servizi pubblici.



Linee guida per lo sviluppo sostenibile degli spazi verdi

Lo scorso 20 giugno UNI ha pubblicato la prassi di riferimento “Linee guida per lo sviluppo sostenibile degli spazi verdi – Pianificazione, progettazione, realizzazione e manutenzione” (UNI/PdR 8:2014). Il documento è frutto della collaborazione tra UNI e le Associazioni Landes e BAI – Borghi autentici d'Italia, ed ha lo scopo di fornire delle linee guida per lo sviluppo sostenibile degli spazi verdi, urbani e peri-urbani, quali i parchi e giardini pubblici e privati, i parchi e giardini storici, le alberate stradali, il verde a corredo delle infrastrutture, i parcheggi alberati, i percorsi ciclo-pedonali, parchi e percorsi fluviali ed aree spondali in ambito urbano, parchi divertimento, verde di pertinenza delle strutture turistico/ricettive, ecc. Con questa prassi di riferimento si fornisce agli operatori del settore uno strumento di orientamento della pianificazione, progettazione, realizzazione, manutenzione e produzione di materiale vegetale. Il tutto in un'ottica di sostenibilità, seguendo le tre direttrici della qualità ambientale, economica e sociale in relazione alla gestione del territorio.

La prassi è disponibile e liberamente scaricabile dal sito UNI.



DALLE ASSOCIAZIONI FISE UNIRE

Si rafforza il settore della demolizione veicoli in Confindustria

Le due principali Associazioni della demolizione veicoli ADA (Associazione Nazionale Demolitori Autoveicoli) e ASSDODEM (Associazione Demolitori Veicoli) hanno deciso di unire i propri sforzi di rappresentanza del settore sotto il marchio ADA, all'interno di FISE UNIRE – l'Unione Nazionale Imprese del Recupero di Confindustria. A guidare l'Associazione sarà il Presidente Rinaldo Ferrazzi (Eredi Ferrazzi S.r.l.), coadiuvato dai Vice Presidenti Anselmo Calò (Calò Roberto S.r.l.) e Simone Pollini (Pollini Lorenzo e Figli S.r.l.) e dal nuovo Consiglio Direttivo.

“L'unione, in questo complicato ciclo economico”, evidenziano i rappresentanti dell'Associazione, “consentirà di diventare più incisivi e di avere maggior influenza e forza nella tutela della categoria rappresentata; una categoria che in questi anni è maturata, arricchendosi di aziende che negli ultimi anni hanno fortemente investito e si sono perfezionate.

L'unione delle due Associazioni permetterà di dare ancora più

corpo alla politica di qualificazione dell'intero settore e di essere più efficiente davanti ai nuovi impegni. Solo così il mondo dell'autodemolizione potrà affrontare le nuove sfide consentendo a tutta la categoria di acquisire il ruolo che le compete all'interno della filiera del fine vita dell'auto”.

Compongono il Consiglio Direttivo:

- Maurizio Allegri - Auto Allegri di Allegri Maurizio e C. S.a.s.
- Nicola Del Frate - Autodemolizioni Del Frate S.n.c.
- Felice Delli Carri - Delli Carri Felice & C. S.n.c.
- Fabrizio Giustizieri - Modulor di Giustizieri Fabrizio
- Vincenzo Malizia - Autodemolizione Cesare dei Flli Malizia S.r.l.
- Pierangelo Mangini - Autodemolizioni Mangini di Pierangelo Mangini
- Serafino Omodei - Brescello Demolizioni S.r.l.
- Ilaria Palmisano - Autodemolizioni Palmisano S.n.c.
- Fausto Pozzi - Autodemolizioni Pozzi e Vagelli S.r.l.
- Antonio Varini - Flli Varini di Varini Antonio e C. S.n.c.

Ecolight presenta la “Guida rifiuti”: una bussola per le aziende nella gestione dei rifiuti professionali

Tra obblighi e nuove normative talvolta c'è il rischio di perdersi. Ecolight, Consorzio nazionale per la gestione dei rifiuti elettronici, delle pile e degli accumulatori esausti, ha realizzato una guida per le imprese ed i professionisti che si trovano a dover gestire i loro rifiuti. Un vademecum scritto da Paolo Pipere - esperto di Diritto dell'Ambiente, di Politiche ambientali pubbliche e di Gestione ambientale d'impresa nonché responsabile del Servizio Ambiente ed Ecosostenibilità della Camera di Commercio di Milano - che si propone di essere una bussola nel mare degli obblighi e delle prescrizioni. Prescrizioni complesse che Ecolight ha voluto semplificare attraverso il proprio servizio di gestione dei rifiuti professionali Fai Spazio per andare incontro alle esigenze delle aziende.

Il testo, che è disponibile gratuitamente in formato elettronico, è strutturato in cinque capitoli: cosa si intende per rifiuti professionali; la loro gestione e gli adempimenti richiesti; cosa sono e come devono essere compilati i formulari di trasporto; i registri di carico e scarico e l'avvio al recupero e smaltimento. L'appendice è dedicata alla dismissione dei beni aziendali. «In modo sintetico ma esaustivo, si affronta un tema delicato per i rischi che comporta ci si muove in ambito penale con sanzioni che

possono arrivare fino a 26mila euro- e per la complessità in quanto le normative non sempre sono di facile interpretazione.

Un dato di partenza: la gestione dei rifiuti professionali è responsabilità di chi li produce. Ovvero, le aziende e i professionisti hanno l'obbligo di assicurarsi che siano gestiti in maniera corretta conservando la documentazione necessaria che attesti il giusto trattamento». Per questo è importante saper distinguere un rifiuto pericoloso da uno non pericoloso, saper leggere i codici che vengono attribuiti ai diversi materiali di scarto e conoscere come e perché devono essere compilati i vari formulari richiesti. Fondamentale non solamente ai fini ambientali ma anche fiscali, la questione legata al decespimento dei beni aziendali. La legge introduce la cosiddetta “presunzione di cessione” per i beni che non si trovano più nell'azienda. Ma se sono materiali vecchi, quindi rifiuti, cosa fare? «Per “vincere” la presunzione di cessione occorre provare che i beni sono stati regolarmente avviati a distruzione e non sono stati, invece, venduti evadendo le imposte dovute», ricorda il direttore di Ecolight.

In questo mare di normative, emergono però anche dei vantaggi per le imprese. È possibile una riduzione della tassa comu-



nale sui rifiuti. La legge infatti scorpora dalla tassa quelle superfici dove vengono prodotti rifiuti di cui è la stessa azienda che si occupa di gestire. Ovviamente con la documentazione alla mano. Conoscere il quadro normativo è importante. Importante è anche sapere cosa fare. «Per questo, come consorzio nazionale ci siamo messi a disposizione delle aziende per guidarle tra gli obblighi garantendo una corretta gestione dei loro rifiuti con un servizio dedicato».

[\[www.ecolight.it\]](http://www.ecolight.it)

DALLE ASSOCIAZIONI ANFIA

Dal 5 all'8 novembre 2014 è in programma a Rimini Fiera la diciottesima edizione di Ecomondo, Fiera Internazionale del Recupero di materia ed energia e dello sviluppo sostenibile. Dopo il successo dell'edizione 2013, che ha ospitato SAL.VE - Salone triennale dei Veicoli per l'Ecologia, organizzato in partnership con la Sezione Veicoli per Servizi ecologici ANFIA, le cui aziende hanno esposto i prodotti tecnologicamente più avanzati sul mercato degli allestimenti per l'igiene urbana e per la raccolta e il trasporto di rifiuti solidi e liquidi, l'Associazione si prepara ad una partecipazione istituzionale all'evento.

“E’ importante dare continuità a questo tipo di iniziative – ha dichiarato Guido Giletta, Presidente della Sezione Veicoli per Servizi ecologici ANFIA – per mantenere alta l’attenzione sulle esigenze del comparto e rafforzare le sinergie tra i vari attori dell’industria del settore, puntando anche ad allargare sempre più la partecipazione a livello internazionale. L’evento rappresenta anche una valida occasione di confronto con le istituzioni per fare il punto sull’evoluzione delle normative in materia ambientale che toccano più da vicino la filiera”

Identificazione ad alta frequenza: novità da Baron



www.baron.it

Novità in casa Baron in tema di identificazione ad alta frequenza. Questa tecnologia di identificazione è entrata con grande successo

sia necessario l'accostamento del dispositivo di lettura al lato di applicazione del transponder: queste facilitazioni d'uso sono possibili grazie alla distanza di lettura del dispositivo, che in questo caso è di un metro.

[www.baron.it]



nei sistemi di gestione della raccolta rifiuti: abbinata al servizio di identificazione dei contenitori, pesatura ed al controllo GPS- GPRS dei mezzi, permette la massima ottimizzazione del lavoro ed un completo controllo delle informazioni nel servizio di raccolta sul territorio. Il sistema è applicabile a cassonetti di qualsiasi volumetria. La scelta della componentistica parte dai transponder: esiste una varietà di modelli che consentono molte personalizzazioni, con adattamenti ad ogni tipo di applicazione. Le distanze di lettura che si possono ottenere permettono l'applicazione delle antenne in posizioni sicure, su parti del veicolo fisse non soggette a movimenti e logorii nel tempo: questa particolare caratteristica garantisce la durabilità dell'attrezzatura. Adottando il sistema ad alta frequenza anche il numero delle antenne da acquisire si riduce: è infatti sufficiente una sola antenna posteriore per identificare tutti i tipi di cassonetti caricati dal dispositivo di voltacassonetti in versione "lettura a bordo automezzo". Nel caso poi di contenitori con svuotamento manuale è sufficiente un'antenna laterale. Nel caso dell'utilizzo "a bordo" l'operatore ha un riscontro acustico e visivo immediato della lettura avvenuta nella condizione di svuotamento automatico. Nel caso dell'operazione manuale l'operatore può avvicinare il contenitore all'antenna in qualsiasi posizione questo si trovi, senza che





Technological Innovative Systems





**Spazzatrice ideale per la PULIZIA URBANA e Industriale,
UNICA nella categoria per
PRESTAZIONI,
CARATTERISTICHE TECNICHE e
COSTI.**

...e da oggi anche nella VERSIONE ELETTRICA per PULIRE IN SILENZIO!

www.mphtcleaning.com

YouTube [mphtcleaning](https://www.youtube.com/mphtcleaning)

info@mphtcleaning.com tel.+39 049 7968360
35010 LIMENA, PD-Via Tamburin 19 - fax +39 049 7964818

Formula Ambiente sceglie un mezzo ecologico Scania alimentato a metano

Consorzio Formula Ambiente, nel perseguire la sua politica del rispetto ambientale, si è dotato di un mezzo ecologico Scania di ultima generazione un P340 DB 6x2*4 MNA alimentato a metano, utilizzato nei servizi di raccolta rifiuti in Romagna. Silenzioso, con consumi ridotti della metà e impatto ecologico bassissimo, il compattatore a tre assi da 260 quintali potrebbe essere il primo di una lunga serie. L'auspicio è di poter gradualmente estendere questa tecnologia a gran parte del parco mezzi del Consorzio che conta più di 500 veicoli in tutta Italia. Una trentina sono già alimentati a metano, ma tutti di dimensioni ridotte, sotto ai 65 quintali. L'interesse per questo tipo di propulsori è particolarmente forte in Romagna, dove Consorzio Formula Ambiente svolge il servizio di raccolta rifiuti per conto di HERA S.p.A.

Il veicolo Scania, equipaggiato con motore 9 litri, rappresenta una rivoluzione nel campo dei mezzi di grandi dimensioni dedicati alla raccolta rifiuti. Su strada la bolletta energetica è la metà rispetto ai vecchi mezzi con propulsore a gasolio ma il risparmio non è il solo vantaggio di questo motore. I motori Euro 6 diesel (che tagliano dell'80% i principali inquinanti rispetto ai motori Euro 5) vengono superati con un ulteriore abbattimento del 39% degli ossidi di azoto e del 68% del particolato. Oltre a ciò il motore è più silenzioso del doppio (meno 3 dB) rispetto ai pari caratteristiche diesel. All'esterno lo Scania si presenta come un normale mezzo per la raccolta rifiuti a 3 assi. Lungo il telaio sono montati 8 serbatoi di metano da 103 litri (824 litri totali) con una capacità sufficiente per due turni di lavoro. Questo è reso possibile da una disponibilità di coppia molto elevata (1330 Nm) già a partire da 900 giri/min. Tra 1100 e 1400 giri il motore esprime il valore massimo di 1600 Nm, solo 100 Nm in meno del corrispondente 360 cavalli diesel. Il rifornimento avviene in circa 30 minuti presso la normale rete di distribuzione del metano.

[www.scania.it]



Contenur torna a Ecomondo... in versione "smart"!

Gradito ritorno a Ecomondo 2014. Parliamo di Contenur, che dopo un periodo di assenza sceglie quest'anno di sbarcare di nuovo sul palcoscenico riminese. Il perché è chiaro: "Le fiere non si fanno per routine, ma quando si ha qualcosa di davvero nuovo da dire", spiega il direttore di Contenur Italia Fabio Austria. Contenur, d'altra parte, è riconosciuta nel settore come una delle aziende pioniere nell'innovazione intelligente. "Infatti ci presenteremo a Ecomondo 2014 (padiglione A5, stand 047) con in primo piano le grandi novità che hanno caratterizzato gli ultimi anni di Contenur". Innanzitutto ci saranno i rinnovati cassonetti a caricamento laterale da 3200 e 2200 litri. Contenitori "smart" che, oltre a un rinnovamento funzionale ed estetico della linea, hanno tutta una serie di soluzioni che li rendono accessibili a tutti: sono dotati di pedale di apertura del coperchio adatto a persone anziane o a ridotta mobilità, con una leva a richiesta che facilita ulteriormente l'operazione. Le bocche di conferimento abbassate a quota 1.180 mm, la più bassa esistente sul mercato, sono facilmente raggiungibili da chiunque. Per i non vedenti sono previste istruzioni in braille, e possono essere apposte segnalazioni semplificate per i portatori di handicap. Ma in generale tutta la gamma Contenur è stata ripensata per essere accessibile e smart: anche per gli interrati non si parla di restyling, ma di contenitori di concezione totalmente diversa, con tutte le opzioni dei nuovi laterali. "Non dimentichiamo poi –aggiunge Austria– che Contenur è l'unica a proporre anche interrati in Hpde. Nuova vita anche per i tradizionali carrellati a 4 ruote, anch'essi adattati per i portatori di handicap, con bocche ribassate, pittogrammi, braille esattamente come i laterali. Anche di questi porteremo un campione a Rimini. Insomma l'orientamento, per tutta la gamma, è quello di dare prodotti adeguati alle nuove esigenze e tecnologie, e meglio fruibili da parte dell'utente".

[www.contenur.it]



Nord Engineering: l'innovazione è semplice

Punto di riferimento per il mercato delle attrezzature e dei contenitori per la raccolta dei rifiuti, Nord Engineering propone idee semplici ed innovative in cui le singole unità possono essere installate in qualsiasi ambiente anche a supporto dei servizi porta-porta con una drastica riduzione dei costi di esercizio.

Contenitori di superficie, semi interrati, interrati ed industriali a basso impatto ambientale e realizzati con massima cura del dettaglio, vengono gestiti con un'unica attrezzatura di raccolta, con la quale è possibile variare le tempistiche di raccolta a seconda delle proprie necessità.

La gamma di contenitori inoltre, permette la concentrazione in pochi metri quadrati di grandi volumetrie di raccolta eliminando le isole composte da più contenitori.

Dispositivi di controllo elettronico permettono di limitare il conferimento ad una determinata utenza permettendo la creazione di un sistema di "ecopunti" a supporto dei servizi porta-porta laddove non sussistano spazi per collocare i contenitori all'interno di edifici o condomini obbligando gli utenti all'utilizzo di contenitori tradizionali su strada con volumetrie insufficienti alle reali esigenze.

Nord Engineering prevede lo studio di soluzioni personalizzate, frutto di esperienza, funzionalità ed affidabilità. Da sempre al servizio dei clienti, adeguandosi al mutare delle diverse esigenze cittadine, garantendo elevati standard di produzione, fino ad offrire una soluzione unica: il sistema Easy.

[\[www.nordengineering.com\]](http://www.nordengineering.com)



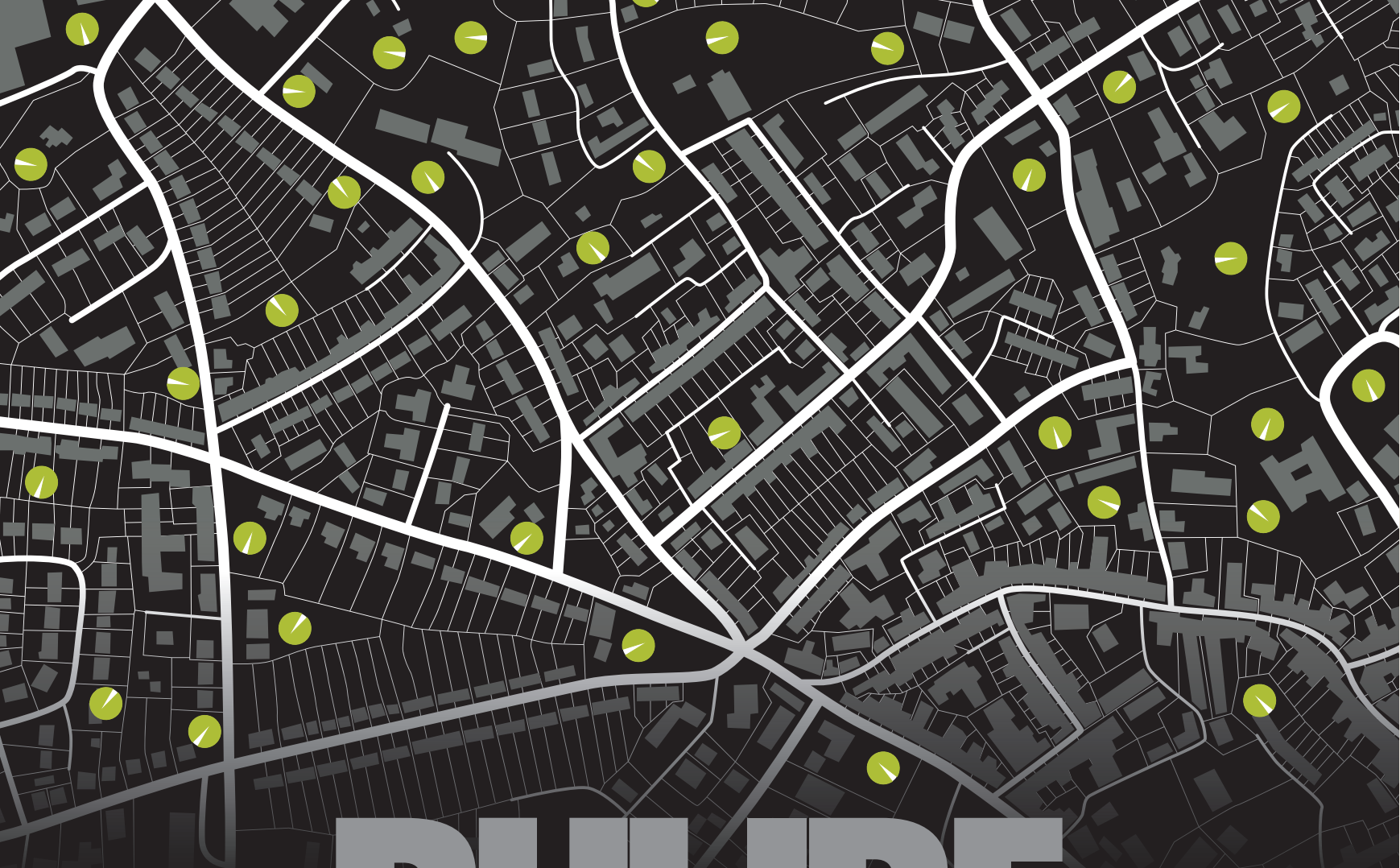
SPAZZATRICI PROFESSIONALI PER TUTTE LE ESIGENZE
PROFESSIONAL SWEEPERS FOR EVERY NEED

ISAL
Kärcher Group



13 MODELLI IN 30 VERSIONI - 13 MODELS IN 30 VERSIONS

ISAL srl con Unico Socio - Via Modena, 42/B - 42015 CORREGGIO (RE) ITALY
Tel. +39.0522.694718 - Fax +39.0522.631191 - www.isalsrl.it - e.mail: isal@isalsrl.it



PULIRE OUTDOOR

a VERONA dal 19 al 21 maggio 2015

LO SPAZZAMENTO URBANO

Macchine, Attrezzature, Strumenti,
Metodi, Visions, per una città pulita

Your projects,
our passion



Giletta S.p.A.

Via A. De Gasperi, 1 - I-12036 Revello (CN)
Tel. 0175 25 88 00 - Fax 0175 25 88 25
giletta@buchermunicipal.com

www.buchermunicipal.com

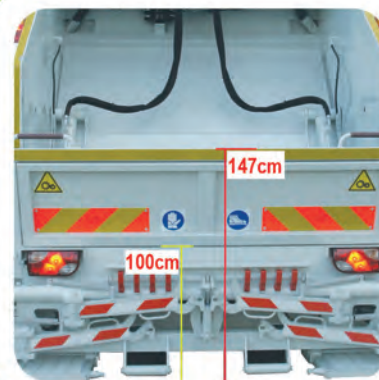
AMS[®] SP LIGHT WORK



Quadro di controllo SIEMENS con sistema PROFINET



sistema pneumatico di apertura sponda per raccolta a mano



1 m per raccolta a mano e 147 cm per sollevamento cassonetto