

LA SOCIETÀ DI RICICLO BENFANTE: «DECISIONE REPENTINA, ORA CERCHIAMO NUOVI MERCATI»

La Cina fa decollare le cartiere italiane

Stop da Pechino all'import di macero dall'Europa: il business torna "sotto casa"

IL CASO

FRANCESCO MARGIOCCO

GENOVA. Il 2018 è stato un brusco risveglio. «Tragennaio e febbraio - racconta Marco Benfante - non sapevamo a che santo votarci». Benfante è cofondatore dell'omonima azienda di raccolta e riciclo dei rifiuti. Tratta tutti i materiali, dalla plastica alla carta e a gennaio si è dovuto in poco tempo riallineare. «Delle 450 mila tonnellate di carta che lavoriamo in media all'anno, la metà le esportiamo e di questa metà, fino all'anno scorso, il 30% andava in Cina». Settantamila tonnellate che da Genova e dagli altri impianti che l'azienda ha in giro per il Nord Italia salpavano ogni anno per Shanghai.

Agennaio il traffico si è interrotto. La Cina ha chiuso le frontiere a diversi tipi di rifiuti da riciclare, carta compresa. Per quest'ultima, ha ammesso uno standard d'impurità massimo dello 0,5%; significa che per ogni tonnellata di carta da riciclare sono tollerati fino a cinque chili di materiale estraneo, come sacchetti di plastica o pezzi di polistirolo. Altrimenti il container viene rispedito al mittente, con spese a suo carico.

La decisione cinese, che oltre alla carta riguarda materie plastiche, ferrose e tessili, nasce dalla volontà di proteggere l'ambiente e migliorare la salute pubblica. «Plastic China», pluri-premiato documentario di un anno fa, esamina i danni che l'industria del riciclo sta



Un deposito di carta recuperata e destinata al riciclo nello spezzino

PISTELLI

provocando alla popolazione cinese. Pechino continua ad avere un'enorme fame di plastica per produrre i suoi beni e di carta per imballarli ma è decisa a fare a meno dell'import di bassa qualità e a promuovere il riciclo in tutto il Paese.

Sul resto del mondo la decisione sta avendo l'effetto di accorciare la filiera della carta. Il macero, la carta da riutilizzare, invece di solcare gli oceani viene venduta alle cartiere più vicine. Le 70 mila tonnellate che Benfante vendeva alla Cina e i 2 milioni di tonnellate esportati ogni anno da tutta Italia devo-

no trovare altri sbocchi.

In Lombardia, a Mantova, e in Abruzzo, ad Avezzano, due cartiere di prossima apertura useranno il macero per convertirlo in carta da imballaggi. A Verzuolo, nel cuneese, una cartiera che produceva carta grafica, patinata, si è convertita alla carta da pacchi che produrrà riciclando. A Lodi la holding turca Eren ha avviato le pratiche per realizzare un'immensa cartiera, anche questa basata sul macero. Nell'attesa che questi nuovi siti produttivi partano, l'Italia ha un surplus di macero da vendere i cui prezzi

inevitabilmente sono crollati in sei mesi dai 120 euro a tonnellata di luglio, la fonte è la Camera di commercio di Milano, ai 70 di gennaio nel caso del cartone e da 90 a 35 euro a tonnellata per la carta. Cresce intanto il prezzo della carta che esce dalle cartiere europee. «La Cina non compra più il macero all'estero, ma il prodotto finito sì. Il prezzo delle bobine di carta è aumentato in poco tempo del 30%».

La soglia dello 0,5% di impurità è severa, è la metà dell'1% imposto per legge in Italia, un terzo dell'1,5% tollerato in Eu-

60
milioni di tonnellate:
la carta riciclata
ogni anno in Europa

7
milioni riciclati
nella sola Italia
(fonte Assocarta)

90
euro a tonnellata
il prezzo del macero
prima dello stop cinese

35
euro a tonnellata
il prezzo oggi
(Camcom Milano)

ropa. L'Italia è un esportatore di carta da riciclare: ne raccoglie 7 milioni di tonnellate all'anno, ne ricicla nelle sue cartiere 5 milioni, il resto lo vende alle cartiere del mondo. «Non ci aspettavamo una decisione cinese così improvvisa», ammette Benfante. «Dopo le iniziali difficoltà ci siamo rivolti a nuovi mercati: Turchia, Vietnam, Thailandia, Indonesia. La Cina resta un mercato, ma solo per la carta da riciclare sotto lo 0,5%, oppure per le cartiere che producono carta da imballaggi».

margiocco@ilsecoloxix.it

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

CON 49 TOCCATE

Costa, per il 2019 sono previste 255 mila persone alla Spezia

GENOVA. Costa Crociere ha iniziato ieri la gestione del terminal crocieristico della Spezia. La compagnia italiana si è aggiudicata lo scorso mese la gara-ponte per 10 mesi per la gestione delle aree e dei servizi crocieristici «in attesa di poter avviare nelle prossime settimane la gara per il finanziamento a progetto che ci consentirà di sviluppare questo importante settore per il nostro porto» ha ricordato la presidente dell'Autorità di sistema portuale La Spezia-Marina di Carrara Carla Roncallo.

Il ricorso al Tribunale amministrativo regionale, presentato dalla società Discover che precedentemente gestiva il servizio crociere alla Spezia, secondo Roncallo non interferirà sulle procedure. Nel 2018 Costa effettuerà alla Spezia 20 scali, per 60 mila passeggeri. Diventeranno 21 nel 2019, con i passeggeri movimentati che saliranno a 80 mila grazie all'impiego di navi più grandi. In tutto, il prossimo anno, saranno 49 gli scali nel porto spezzino del gruppo Costa pari a 255 mila passeggeri, grazie anche ad Aida Cruises, compagnia tedesca del gruppo che farà 28 scali. Per il 2019 un'altra novità è l'arrivo di «Costa Smeralda» «la prima nave della flotta "verde" alimentata con il gas, il combustibile fossile più pulito al mondo» spiega il direttore generale di Costa Crociere, Neil Palomba. Sarà inaugurata a novembre 2019, con 180 mila tonnellate di stazza lorda e 6.600 ospiti totali. Arriverà alla Spezia ogni venerdì, fino a maggio 2020.

IL PRESIDENTE DI ASSOGASLIQUIDI: «IN BANCHINA SARÀ L'ANNO DI SVOLTA, LO IMPONE LA LEGGE INTERNAZIONALE»

Consumi di gas in crescita spingono fabbriche e trasporti

Franchi: «Nel 2017 incremento del 50%, ma puntiamo al +300%»

ALBERTO QUARATI

GENOVA. Nel 2017 i consumi totali di gas naturale liquefatto sono aumentati del 50% rispetto al 2016, con una richiesta pari a 29.900 tonnellate di combustibile: «Ma l'incremento al 2020 - spiega Francesco Franchi, presidente di Assogasliquidi, l'associazione di Confindustria che riunisce le imprese che operano nel settore gas liquefatti - è stimato al 300%, con i distributori che nel 2030 toccheranno le 400 unità». Oggi in Italia gli impianti di Gnl sono 15, numero raddoppiato nel giro di due anni per effetto dello sviluppo della flotta mezzi alimentati a gas: secondo una stima del produttore Iveco, oggi in Italia i camion alimentati a gas sono 950, a fronte di 10 distributori di gas naturale compresso alimentati a Gnl. Sono inoltre 18 sono i depositi a servizio per utenze non allacciate alla rete e due i depositi a servizio di reti isolate.

«Credo - commenta Franchi

- che dopo l'accordo siglato a inizio anno tra Assoporti, la nostra associazione insieme a quella degli armatori e dei depositi costieri si sia finalmente delineato un quadro più chiaro: la portualità si è impegnata a individuare i punti di stoccaggio e distribuzione del gas, anche coprendo più scali grazie allo sviluppo di bettoline specializzate. Del resto il tempo è poco, la normativa internazionale stringente: al 2020 il tetto di zolfo tollerato nei carburanti utilizzati in porto scenderà a 0,1% dall'attuale 0,5%, tetto che al 2025 sarà esteso a una vasta porzione di Mediterraneo, che per la

normativa internazionale sarà istituita come area Sulphur Emission Control (Seca)».

Il programma europeo Gainn ha previsto una serie di progetti, tutti co-finanziati dall'Unione europea, a fondo perduto: è da qui che sono nati i depositi e i centri di distribuzione di Barcellona e Marsiglia. In Italia attualmente abbiamo in fase di progettazione centri a Ravenna, Livorno, Venezia più altri quattro in Sardegna, dove in sostanza si prevede un uso del gas più per usi civili che marittimi. Per la costruzione del deposito di Napoli sono arrivate 25 manifestazioni di interesse, vedo che qualcosa si sta muovendo su Genova, senza contare che anche Malta sta realizzando i suoi depositi: insomma, dal punto di vista marittimo, si sta costituendo una rete.

«Ma anche nel trasporto terrestre cresce l'interesse man mano che l'industria riesce a costruire mezzi con maggiore autonomia: Iveco ha sviluppato un motore da



Una nave gasiera nel terminal russo di Sakhalin

1.100 chilometri - spiega Franchi - chiaramente le infrastrutture marittime devono essere pensate per un doppio rifornimento, sia per le navi che per i mezzi di terra. Sarebbero quindi un tassello importante di questa nuova rete: con un notevole abbattimento dei costi, perché ovviamente un conto è fare rifornimento con il gas trasportato da Marsiglia, un conto è averlo direttamente disponibile in Italia: dalla tariffa si potranno tagliare i costi di questo tra-

sferimento».

Opportunità anche per «quegli impianti industriali che non sono allacciati alla rete del metano, e che possono convertire l'alimentazione dal gasolio al gas: si tratta soprattutto di stabilimenti che per motivi legati alla produzione devono essere collocati in aree isolate: nel 2014 erano cinque, oggi sono 19, compresi alcuni marchi noti come Levis, Acqua Panna, Lederplast, Calizzano Arborea».

quarati@ilsecoloxix.it

SPUMANTE SUGLI SCUDI

Export vinicolo +69% in dieci anni: più della Francia

FIRENZE. Negli ultimi 10 anni le esportazioni del vino italiano sono cresciute del 69% in valore, 459 milioni di bottiglie in più. Lo Nomisma Wine Monitor. La performance italiana è superiore a quanto messo a segno dai vini francesi (+33%) ma inferiore a quelli neozelandesi (+160%). Trainano gli spumanti (+240%) che rappresentano il 23% dell'export mondiale di questa tipologia.

SPEDIZIONIERI

Il gruppo Laghezza si trasforma in società per azioni

LA SPEZIA. Il gruppo Laghezza ha assunto la decisione di trasformare la Ratti & Laghezza in una Spa, per favorire non solo gli accordi nei sette porti dove è presente il gruppo, ma anche per una crescita dimensionale futura, per diventare il primo doganalista italiano. Attualmente il gruppo conta su un fatturato complessivo di oltre 30 milioni di euro, e occupa 150 addetti diretti.