



# La sostenibilità Toyota: smonta, riusa e ricicla auto di tutte le marche

**Nuovi modelli.** A Burnaston il primo stabilimento circolare del gruppo giapponese. Una linea dedicata al ricondizionamento dei veicoli usati

**Lello Naso**

*Dal nostro inviato*

BURNASTON (INGHILTERRA)

Il piazzale sul retro dello stabilimento Toyota di Burnaston, nel Derbyshire, è pieno di auto di tutte le marche. Ci sono Renault, Mg, Audi, Mercedes. Paradossalmente, poche Toyota. Molte sono incidentate. Entrano, una per volta, nel capannone in cui viene avviata la demolizione per il riciclo completo di tutti i pezzi e di tutti i materiali. Alla fine della giornata spariranno 40 auto, in un anno circa diecimila. Niente sarà rifiuto. Troveranno una nuova vita molti pezzi recuperabili e altri ritorneranno allo stato di materia prima: alluminio, plastica (granulare e polimeri) e rame.

È il primo caso al mondo di casa automobilistica che gestisce direttamente il riciclo e il riuso. In un processo organizzato e con una strategia di lungo periodo: entro il 2050, Toyota punta a emissioni carboniche zero, di processo e di prodotto. Burnaston è un progetto pilota, perfezionabile in tre anni, e poi potenzialmente replicabile in tutti i siti del gruppo. A luglio 2026 partirà un secondo stabilimento uguale, a Walbrzych, in Polonia.

La Renault Clio che viene avviata al processo di demolizione fa il suo primo step nello spazio in cui vengono fatti esplodere gli air bag per disperdere i gas. Sembrano i palloncini di elio che scoppiano alle feste di paese. Ora la vettura può essere portata nel capannone accanto e messa sul carrello per lo smontaggio.

Vedere con quanta meticolosa applicazione gli operai smontano i singoli pezzi è sorprendente. La linea non è automatizzata, ma è un

percorso artigianale con piazzole intermedie. La macchina viene sollevata e le ruote sfilate. I bulloni finiscono in una grande cesta verde di metallo. Gli pneumatici vengono separati dal cerchione ed entrambi finiscono all'interno dei raccoglitori. I gesti degli operai, tutti ultracinquantenni, molti con le barbe lunghe da hypster, sono lenti e rotondi.

A prima vista c'è poco della catena Toyota fondata sulla pulizia assoluta, l'ordine. Ma idealmente sembra la nemesi della costruzione lineare e, in fondo, un'esaltazione della lean production, zero sprechi, e del metodo Kaizen, il miglioramento continuo. Gli operai sono organizzati in due turni da 20 addetti. È quasi uno smontaggio catartico, in un ambiente da film americano in cui nello sfasciacarrozze circola anche un po' d'erba rilassante. Non è il caso di Burnaston, naturalmente.

Qui Toyota è sbarcata nel 1992. È stato l'avamposto del colosso giapponese in Europa. Una crescita continua nel primo decennio con il picco della produzione nel 2006, quasi 300mila vetture. In poco più di 30 anni sono state prodotte oltre 5 milioni di auto. Nel 2025, anche per il progressivo sviluppo di Toyota in Europa con otto stabilimenti, le auto assembleate sono state meno di 100mila, tutte Corolla ibride. Le linee sono tre, ma oggi solo una gira. Gli altri spazi sono stati riconvertiti per creare la prima Toyota circular factory. Riciclo e riutilizzo dei veicoli a fine vita e, in una larga porzione prima occupata dalle due linee ferme, un reparto per le personalizzazioni e il ricondizionamento dei veicoli usati.

Anche questo pezzo di stabilimento è organizzato in isole produttive. Ci

sono le auto della polizia inglese appena rifinite con i tradizionali colori giallo e blu su fondo bianco. Poi diversi mezzi trasformati da trasporto persone a veicoli commerciali e i furgoncini di molte aziende con le scritte sulle fiancate e i colori sociali.

Più avanti, le piazzole di ricondizionamento dell'usato. I veicoli, provenienti in gran parte dalle società di leasing e di noleggio a lungo termine, vengono riportati a nuova vita. Analizzati minuziosamente, nella meccanica e nella carrozzeria, sono trattati a regola d'arte fin nei minimi graffi. In linea di principio, tutto viene riparato e nulla sostituito. A lavoro finito, le vetture, che sembrano appena uscite dalla linea d'assemblaggio ma hanno in media sette anni di vita, vengono vendute online, anche singolarmente.

Tutto si può rigenerare. La Clio che era entrata nel reparto smontaggio è ritornata allo stadio in cui le auto nuove arrivano nella catena di assemblaggio. C'è solo il telaio. Nelle ceste disseminate lungo il percorso sono stati raccolti i singoli pezzi, dal motore in giù. Il rame e le plastiche. Il telaio, parcheggiato all'esterno del capannone, viene raccolto da una gru e infilato in un compattatore. Ne verrà fuori un cubo compatto. In un anno, le diecimila vetture trattate daranno vita a 120mila nuovi pezzi, 300 tonnellate di plastica riciclabile e 8.200 tonnellate di alluminio. L'alluminio finirà in Galles del Nord, nello stabilimento Toyota Motor. Sarà riutilizzato. Le plastiche verranno destinate alla costruzione dei pezzi delle nuove Toyota anche per rispettare le norme Ue che obbligano le case a utilizzare il 15% di polimeri riciclati.

Leon Van Der Merwe, vicepresidente per l'economia circolare di Toyota in Europa non ha dubbi sulla traiettoria di sviluppo dell'azienda:

«Toyota ha una storia legata ai suoi sistemi produttivi. Principi diventati lo standard globale per l'efficienza. Ora applichiamo lo stesso concetto alla cir-

colarità. L'ambizione è stabilire un modello di economia in cui le risorse fluiscano attraverso molti cicli di vita».

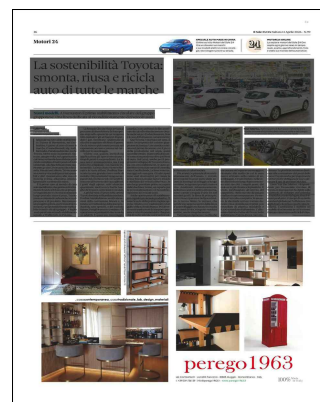
© RIPRODUZIONE RISERVATA



**Post fabbrica.** Nell'impianto di Burnaston nel Derbyshire Toyota procede al ripristino delle vetture usate e dei componenti con un processo teso a massimizzare il riciclo



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



086673