

# Ottantadue

PIOMBO BATTERIE AMBIENTE

MARZO 2017

COBAT INFORMA STORIA • CULTURA • ECONOMIA



## LOTTA AI RIFIUTI STELLARI

**3** PUNTI COBAT  
UN NETWORK DI VALORE

**12** AUTO ELETTRICHE  
L'ESEMPIO DI MILANO

**16** CON HONDA I SOGNI  
DIVENTANO REALTÀ

## EDITORIALE

2

Turismo, una visione laterale.

### I PUNTI COBAT E IL CONSORZIO, UN NETWORK DI VALORE 3

Il Direttore operativo Claudio De Persio illustra gli ottimi risultati ottenuti grazie alla sinergia tra Cobat e il suo network di logistica.



### IL GRAFENE PUÒ RIDISEGNARE IL NOSTRO DOMANI 8

Questo super materiale ha caratteristiche ineguagliabili e potrebbe offrire, nel medio periodo, soluzioni incredibili anche nel campo delle batterie.



### LA RIVOLUZIONE DELLE AUTO ELETTRICHE PARTE DA MILANO 12

Sempre più colonnine di ricarica e ingresso gratuito nell'Area C per i veicoli elettrici. Comune e operatori del settore puntano sulla mobilità sostenibile.



### CON HONDA, 1ª COSTRUTTRICE DI MOTORI AL MONDO, I SOGNI SONO GIÀ REALTÀ 16

"The Power of Dreams". Questo il motto della multinazionale giapponese pronta a vincere nuove sfide all'insegna di tecnologie innovative e qualità.



### SERVIZI COMPLETI E FORMAZIONE LA FORZA DI SE.FI. AMBIENTE 22

Gestione rifiuti e recupero: il Punto Cobat guidato da Claudio Donè è un pilastro per le aziende del territorio di Venezia e Treviso.



### SICILIA ROTTAMI ECCELLENZA NELL'AREA MEDITERRANEA 26

La coesione della famiglia Guzzetta rappresenta un valore aggiunto per il Punto Cobat di Catania, leader nello smaltimento di rifiuti speciali.



### D-ORBIT, UNA START UP CONTRO I RIFIUTI STELLARI 30

È nel cosmo la nuova frontiera della lotta all'inquinamento. Con D-Orbit decolla un progetto di contenimento e recupero dei rifiuti spaziali.



### INCENTIVI AL FOTOVOLTAICO, LA CONSULTA DICE SÌ 34

La Corte Costituzionale ha dichiarato legittima la norma spalmaincentivi per il fotovoltaico. L'analisi di Stefania Gorgoglione, esperta in diritto dell'ambiente.



## COBAT INFORMA

38

## LIBRI SCELTI

40

Efficienza energetica: 105 buone pratiche made in Italy

*Il cambiamento, con tutti i rischi che comporta, è la legge dell'esistenza.*

*Robert Kennedy*

PIOMBO BATTERIE AMBIENTE  
**Ottantadue**

Editore:

**Cobat**

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

Direttore Responsabile:

**Giancarlo Morandi**

Coordinamento editoriale e di redazione:

**Emanuela Fagioli**

Segreteria di redazione:

**Chiara Bruni**

**Gianluca Martelliano**  
comunicazione@cobat.it

Hanno collaborato a questo numero:

**Emanuela Fagioli**

**Matteo Filacchione**

**Stefania Gorgoglione**

**Giancarlo Morandi**

**Gea Nogara**

Foto:

**Archivio Cobat**

**Emanuela Fagioli**

**Franco Rigamonti**

**Fotolia**

**Gea Nogara**

**Sicilia Rottami**

[www.deorbitaldevices.com](http://www.deorbitaldevices.com)

[www.esa.int](http://www.esa.int)

[www.hondanews.eu](http://www.hondanews.eu)

**Wikimedia**

Progetto grafico, impaginazione e stampa:

**Editoria Grafica Colombo Srl**

Via Roma, 87 • 23868 Valmadrera  
Tel. 0341.583015 • Fax 0341.583062

Registrazione del Tribunale di Roma

del 22 novembre 1999 n° 558

Questa rivista è stampata su carta FSC® che identifica prodotti che sono fatti con cellulosa proveniente da foreste gestite secondo i criteri Eco-responsabili.



# Turismo, una visione laterale

## QUANDO SI GUARDA ALLE STATISTICHE



Giancarlo  
Morandi  
Presidente Cobat

sui flussi turistici fa sorridere l'incompetenza di tanti che paragonano la quantità dei visitatori dei diversi paesi misurando così, secondo questi incompetenti, le capacità di attrarre il turismo. Poiché nelle statistiche del turismo rientrano anche i dati riguardanti quello che viene chiamato turismo d'affari, che in realtà non ha niente a che vedere con le attrazioni turistiche di un Paese, non stupisce che Stati con grandi estensioni

territoriali e grande interesse per gli operatori economici stiano scalando le statistiche dei Paesi più visitati.

Ma se l'Italia perde posizioni rispetto agli Stati Uniti d'America o rispetto alla Cina, dunque non è certo colpa dell'organizzazione italiana del turismo.

Diverso è il discorso quando confrontiamo i dati di nazioni a noi simili ma con indubbiamente meno risorse naturali e artistiche come ad esempio la Francia.

Purtroppo l'Italia che all'inizio del secolo diciannovesimo era al primo posto nel mondo ora si vede superata da altre nazioni.

Per chi si è occupato del governo della cosa pubblica il motivo è chiaro: nelle amministrazioni pubbliche la responsabilità di occuparsi del turismo è sempre stata considerata residuale.

Così in Italia, complici anche tanti egoismi imprenditoriali capaci solo di sfruttare le ricchezze del Paese, paesaggistiche e culturali che fossero, nessuno, con l'eccezione del Touring Club, si è mai occupato di difendere a fondo i principi che condizionano il turismo.

In realtà occuparsi di turismo vuol dire occuparsi di ogni aspetto della società: vuol dire garantire una rete di trasporti adeguata sia internazionale che locale, vuol dire obbligare i privati all'erogazione di servizi con costi corretti, ma soprattutto vuol dire avere una concezione del territorio che salvaguardi le nostre innumerevoli bellezze e peculiarità culturali.

L'urbanistica decisa dai geometri dei vari paesini ha spesso ucciso opere di interesse mondiale (quando di fianco ad incisioni rupestri risalenti alla preistoria, uniche in Europa, si lasciano costruire capannoni industriali si uccide un ambiente di rilevanza mondiale) e spesso oggi il turista fatica a poter apprezzare opere e paesaggi deturpati dall'insipienza di imprenditori privati e amministratori pubblici.

Ma soprattutto il turismo vuol dire rispetto per l'ambiente in ogni suo aspetto: quanto male fanno all'arrivo di nuovi turisti i rifiuti urbani delle nostre città abbandonati nelle strade o spediti all'estero per il loro smaltimento? Certo se alle aziende che collaborano con Cobat per la raccolta ed il riciclo delle apparecchiature elettriche ed elettroniche si dicesse che sono degli operatori turistici rimarrebbero perlomeno perplessi: ma è proprio con il loro diuturno lavoro che consorzi come Cobat garantiscono al nostro Paese di poter presentare alla ribalta internazionale luoghi di incontaminata bellezza, territori da poter frequentare in sicurezza e con la soddisfazione di sentirsi all'interno di un paesaggio immortale, o accanto a realizzazioni artistiche rispettate ed amate e perciò salvaguardate nei confronti di tutto ciò che può offendere la loro bellezza o contaminare il loro valore.

Turismo come impegno per consegnare ai posteri un patrimonio di bellezza ineguagliabile, aziende e consorzi impegnati, senza quasi saperlo, ad essere al servizio del turismo.

## IL VALORE DEL NETWORK UN NETWORK DI VALORE



## “I PUNTI COBAT SONO LA NOSTRA FORZA”

**S**ono la forza del Consorzio sul territorio, quella forza che permette di fornire un servizio capillare e di prima qualità dal Nord al Sud del Paese. Cobat rafforza sempre di più l'alleanza con la propria rete logistica allo scopo di continuare ad affermarsi nel settore della raccolta e del riciclo di batterie, RAEE, inclusi i moduli fotovoltaici giunti a fine vita, e pneumatici fuori uso. Sono 70 i punti Cobat diffusi sul territorio, i cui rappresentanti sono stati tra i protagonisti della convention annuale tenutasi a fine gennaio presso l'Hotel Boscolo Exedra a Roma.

“Il valore del network, un network di valore” il titolo del meeting nel quale sono stati illustrati i dati dell'attività Cobat nel corso del 2016 e i nuovi obiettivi da rag-

giungere. Sono 1.200 i produttori/importatori soci, quattro gli impianti di riciclo del piombo, 12 quelli dedicati alla lavorazione dei rifiuti da apparecchiature elettriche ed elettroniche e dieci quelli specializzati nel riciclo di pneumatici fuori uso. 150.000 le tonnellate di rifiuti gestiti, così suddivisi: 120.000 tonnellate di batterie al piombo, 28.000 da RAEE, 1.200 di pile portatili e 1.700 da PFU. Cobat si conferma al primo posto in Italia su 18 sistemi per la raccolta di pile, batterie e moduli fotovoltaici a fine vita e in soli tre anni dall'ingresso nel mercato è riuscito ad affermarsi come quinto sistema su 16 per la raccolta di RAEE e terzo nel comparto Tv e monitor.

Come si è arrivati a questi risultati? “Lavorando su più fronti e in stretta sinergia

Testi:  
Matteo Filacchione

Foto:  
Archivio Cobat

Claudio De Persio, direttore operativo di Cobat, illustra i risultati del 2016 e le strategie per il 2017. Dati e slide mostrati durante il meeting dei Punti Cobat testimoniano il valore del lavoro svolto dal Consorzio e dalla sua preziosa rete territoriale. Cobat si conferma primo sistema per la raccolta di pile, batterie e moduli fotovoltaici a fine vita.



Il direttore operativo De Persio: "Sono due le nostre armi vincenti: il know how del Consorzio e la rete dei Punti Cobat, una delle più efficienti e capillari a livello nazionale.

con i nostri 70 Punti Cobat - sottolinea il direttore operativo Claudio De Persio, intervenuto al convegno insieme al presidente Giancarlo Morandi, al vicepresidente Guido Borzoni e al direttore generale Michele Zilla - La forza del nostro consorzio si basa in particolare su due aspetti. Il primo è legato alla storia e al know how di Cobat, due elementi che ci permettono di essere un passo avanti rispetto alle esigenze del mercato dando così risposte soddisfacenti a soci e raccoglitori. Il secondo è la nostra rete, una delle più efficienti e capillari a livello nazionale: da ogni Pun-

to Cobat si muovono 7/8 mezzi al giorno per i servizi ai clienti sul territorio nella raccolta dei rifiuti. Negli ultimi anni abbiamo spinto molto sulla preparazione dei nostri raccoglitori e Punti Cobat. È vero - incalza De Persio - sono scesi da 90 a 70, ma con una sorta di "selezione naturale" che ha rafforzato i soggetti più vicini al consorzio per filosofia di lavoro, comportamento sul mercato e servizio ai clienti". Utilizzando le due armi vincenti rappresentate da know how Cobat e network capillare sono così nati progetti importanti. Innanzitutto Cobat Zero Waste, una garanzia per la tracciabilità dei prodotti di lunga durata immessi al consumo, presentato a novembre al Palazzo della Regione di Milano insieme con ABB come primo partner. E poi ancora Easy Collect. Nell'ottica di soddisfare le esigenze dei propri partner,

Cobat mette a disposizione dei soci - come CNA - strumenti e servizi personalizzati. L'intesa, presentata con eventi nazionali e regionali, permette a 30mila impiantisti e installatori di usufruire in modo semplificato e diretto dei servizi integrati del consorzio per la gestione dei rifiuti derivanti dalle proprie attività.

"Altre azioni per noi importanti riguardano inoltre formazione, area manager e comunicazione - continua il direttore operativo - A inizio 2015 abbiamo lanciato l'idea di un network di agenti sul territorio in supporto alle attività dei Punti Cobat e nei mesi scorsi abbiamo formato un team di area manager per le regioni più importanti". Queste figure chiave avvicinano i clienti sul territorio accorciando le distanze tra produttore del rifiuto e Punto Cobat: tocca a loro segnalare e intraprendere le azioni mirate al raggiungimento di questo obiettivo. "Sul fronte della formazione abbiamo dunque fatto un lavoro attento e mirato di cui inizieremo a vedere i primi risultati importanti tra un paio d'anni - sottolinea inoltre De Persio - I nostri area manager danno un supporto anche "morale" significativo a raccoglitori e Punti Cobat, portando così una volta di più il nostro consorzio sul territorio". Capillare e



cobat
Cobat oggi
premio cobat

**1° sistema su 18 per la raccolta di pile, batterie e moduli fotovoltaici a fine vita**

**5° sistema su 16 per la raccolta di RAEE**

**3° sistema su 16 nel comparto R3 (TV e Monitor)**

**In soli 3 anni dall'ingresso nel mercato**

Claudio De Persio
Roma, 27 gennaio 2017



di alta qualità anche la campagna di informazione con la partecipazione al Tour Panorama d'Italia, i servizi costanti e puntuali sulle attività del consorzio e le novità legislative del settore con la web Tv Cobat e la rivista Ottantadue, la promozione di eventi pubblici importanti come il Forum QualEnergia e la mostra Obiettivo

Terra, senza dimenticare la partecipazione con un proprio stand a Ecomondo, la grande fiera internazionale di Rimini dedicata all'economia circolare. Tra le novità del 2016, i ben 20.000 spot su radio nazionali e locali. "Per noi la comunicazione riveste un ruolo centrale, e non solo quella istituziona-



le - commenta il direttore operativo - Ci muoviamo infatti a 360 gradi e nell'ultimo anno abbiamo avuto ottimi risultati anche grazie alla campagna radiofonica che ha portato al nostro consorzio diversi nuovi produttori". Per mantenere alto il livello occorre allo stesso tempo innovare e saper cambiare. Il motto Cobat lanciato alla convention di Roma riprende le celebri parole di Robert Kennedy: "Il cambiamento, con tutti i rischi che comporta, è la legge dell'esistenza".

Tra le novità del 2017 quella relativa alla gestione del prezzo. Ritenendolo un aspetto strategico, il Consorzio ha deciso di fissare livelli appropriati in ogni contesto in base ai seguenti fattori: quote di mercato, fatturato dei punti Cobat, immagine e traino di altri prodotti, comportamento di mercato e competitor.

Tra le strategie illustrate al meeting di Roma spiccano gli obiettivi relativi al consolidamento della raccolta batterie e delle attività sul recupero dei PFU con maggiore presenza sul territorio. Sul fronte dei RAEE - dopo aver consegnato le ceste ai Punti Cobat - verranno invece sviluppate le collaborazioni già avviate con il CNA, gli

"Siamo chiamati a misurarci con un mercato in continua evoluzione. Il futuro è legato alle batterie al litio e alla mobilità elettrica, e Cobat è già al lavoro per dare le risposte migliori".

oltre mille soci del consorzio e le 2.500 aziende iscritte al portale.

"Per quanto riguarda le nuove sfide - precisa Claudio De Persio - occorre tener presente che dobbiamo misurarci con un mercato in continua evoluzione nel quale le batterie al piombo saranno sempre meno protagoniste. Un ruolo chiave lo giocheranno sempre di più gli accumulatori al litio, in particolare sul fronte della mobilità elettrica. Il core business di Cobat sarà quindi legato a questo tipo di batterie e a questo settore, quelle al litio hanno un sistema di gestione diverso e noi ci stiamo preparando in questa direzione. Siamo soddisfatti del meeting organizzato a Roma - conclude il direttore operativo - Volevamo ricordare il valore del nostro network numeri alla mano, e ancora una volta è emerso quanto i Punti Cobat siano la nostra forza".

*La convention dei Punti Cobat si è tenuta all'Hotel Boscolo Exedra di Roma. Protagonisti i dirigenti delle 70 aziende che rappresentano la forza del Consorzio sul territorio.*

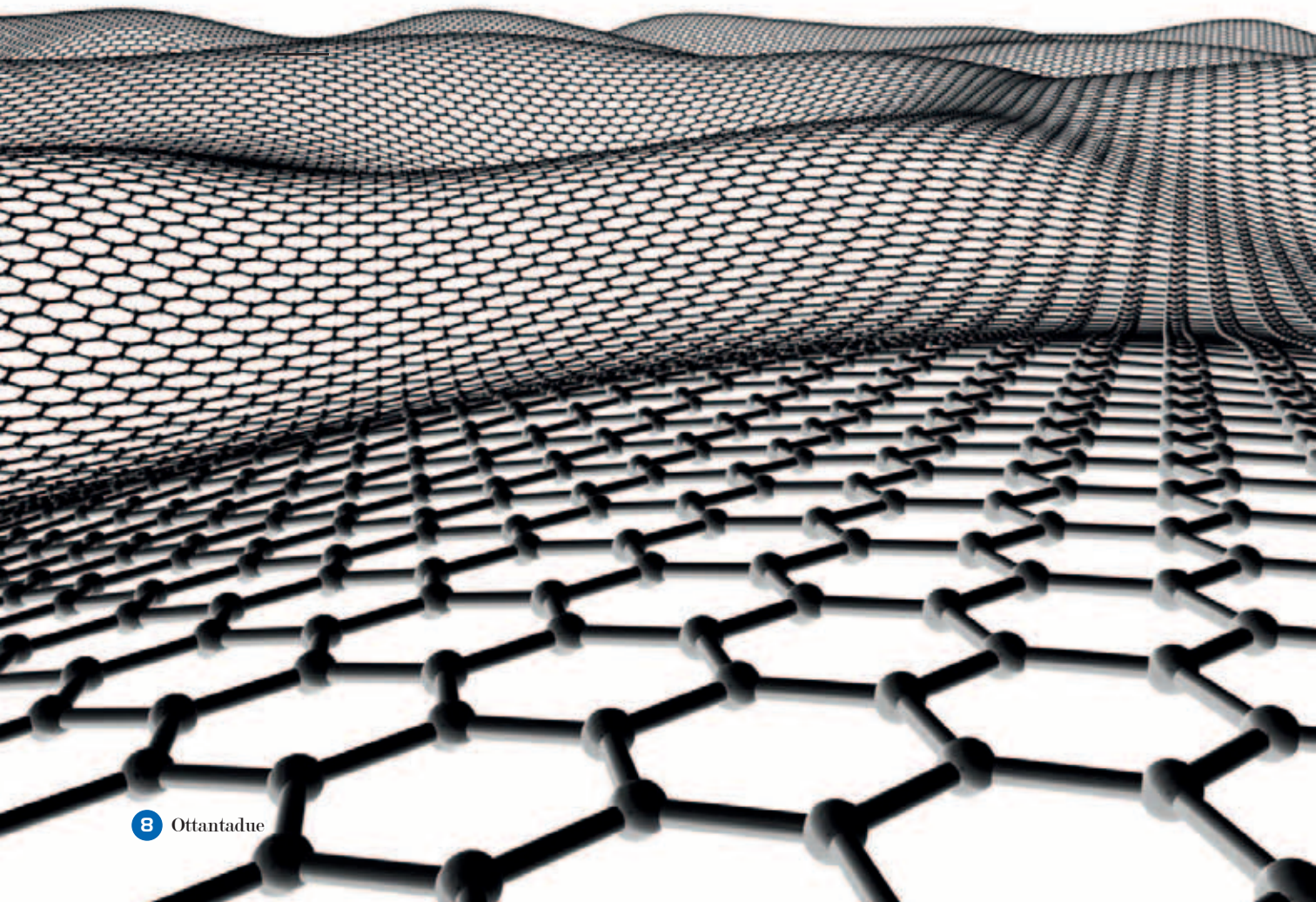
# IL GRAFENE PUÒ RIDISEGNARE IL FUTURO

Testi:  
Gea Nogara

**F**urono due scienziati russi, Andrej Gejm e Konstantin Novoselov, a scoprire il grafene nel 2004. E l'utilizzo di questo nuovo materiale per la costruzione di un transistor valse loro nel 2010 il Premio Nobel per la Fisica. I media subito innalzarono il grafene a "materiale delle meraviglie": ai più l'assonanza grafene-grafite riportava alla memoria solo la mina della comunissima e usatissima matita e la cosa non era in fondo sbagliata, perché questo rivoluzionario materiale è costituito da un singolo strato di atomi di carbonio uniti in strutture esagonali e per ottenerlo si parte proprio dalla grafite, letteralmente sfogliandola con processi chimici. Piero Angela, grande e popolare divulgatore scientifico, anni or sono, in un suo programma televisivo dedicò uno spazio alla

presentazione del grafene. E la sua introduzione fu "con la matita, grazie alla grafite che ne compone l'anima, abbiamo potuto disegnare per secoli i nostri sogni, i nostri progetti... col grafene si costruirà il nostro futuro..."

Parlare di misure monoatomiche vuol dire parlare di misure infinitesimali, nel caso del grafene tra 0,1 e 0,5 nanometri (per intenderci un nanometro è un pari ad un milionesimo di millimetro): con buona ragione si dice quindi che esso è bidimensionale. Un foglio di grafene può raggiungere una sottigliezza estrema: un milione di volte più sottile di un capello umano. Questa qualità associata alle altre sue caratteristiche quali la resistenza (200 volte più duro dell'acciaio), la leggerezza e la flessibilità (1 metro quadrato pesa 0,7 milligrammi), la trasparenza



quasi assoluta, l'essere il primo tra i conduttori di calore e di elettricità, la sua malleabilità e la capacità di integrarsi con altri materiali rende immenso il potenziale del grafene per la costruzione o la riprogettazione di ogni possibile, immaginabile o ancora da sognare, nuovo oggetto e tecnologia.

Quasi ogni Stato, ogni colosso industriale, in questi tredici anni ha - in misura pur variabile - investito in ricerca sul grafene.

L'Unione Europea, partita in ritardo, nel 2013 stanziò un miliardo di euro per sviluppare progetti con questo supermateriale e allinearsi alle aziende americane ed asiatiche.

Nel campo delle batterie, il grafene potrebbe offrire soluzioni incredibili per lo stoccaggio di energia: accumulatori leggeri, sottilissimi, che abbatterebbero i problemi dello smaltimento-riciclo ma soprattutto quello dei tempi di ricarica.

Su questo fronte le aziende asiatiche battono il resto del mondo?

A luglio 2016 la società cinese Dongxu





Grazie alle sue caratteristiche ineguagliabili di leggerezza, resistenza e conducibilità il grafene potrebbe offrire soluzioni incredibili anche nel campo delle batterie.

*Nella pagina precedente la prima batteria per smartphone in grafene che si ricarica almeno 10 volte più velocemente di quelle al litio. È stata realizzata dalla società cinese Dongxu Optoelectronics.*

Optoelectronics (attiva da 25 anni nel settore delle batterie e dei pannelli per schermi LCD) ha presentato a Pechino la prima batteria per smartphone in grafene, la G-King. Capacità pari a 4800 mAh e tempi di ricarica di circa 15 minuti, cioè un decimo rispetto alle comuni batterie agli ioni di litio. Gli ingegneri della Dongxu nel presentare la loro creatura hanno parlato di una vita media testata sui 3500 cicli di ricarica, sette volte in più rispetto alle attuali batterie. Huawei non è rimasta al palo e sempre nel 2016 ha comunicato di aver messo a punto una batteria agli ioni di litio "graphene-assisted" capace di resistere a lungo anche a temperature di 60 gradi, 10 in più del limite attuale. In questo caso il ruolo del grafene è quello di facilitare la dissipazione termica: gli accumulatori così trattati sono più fred-

di di 5 gradi rispetto agli attuali e questo risolverebbe il problema delle elevate temperature alle quali sono sottoposte le batterie di backup in ambienti ostili e non solo. Il comunicato stampa di Huawei dice che per queste batterie di nuova generazione, la capacità rimane al 70% dopo 2000 cicli di ricarica a 60 gradi e meno del 13% della capacità viene persa dopo 200 giorni. Oltre che nelle stazioni radio sarebbe possibile impiegarle nei veicoli elettrici per incrementare l'autonomia. In realtà sull'uso del grafene applicato agli accumulatori anche italiani e spagnoli si sono mossi: la società iberica Grabat Energia, controllata da Graphenano Group, insieme con la cinese Chint ha prodotto una batteria al grafene annunciata con caratteristiche incredibili: ingombro ridotto del 30%, autonomia di 800 km (contro i 400 km di Tesla), tempo di ricarica ridotto del 60% rispetto alle batterie al litio. Il primo veicolo che hanno equipaggiato con questa batteria è la hypercar GTA Spano prodotta in 99 esemplari nel 2015 e presentata nel 2016 al salone dell'auto di Ginevra.



Anche Francesco Bonaccorso, Vittorio Pellegrini e Brusco Scrosati, dell'Istituto Italiano di Tecnologia di Genova "Graphene Labs", hanno creato una batteria avente un anodo trattato con inchiostro di grafene ottenendo un incremento dell'efficienza del 25% rispetto alle normali batterie. Ma i tempi saranno lunghi per una vera diffusione a livello industriale del suo utilizzo. Molte le problematiche da superare. Nei laboratori la ricerca continua: il punto che pa-

re fondamentale è comunque la riduzione del costo per produrre il grafene, costo ancora troppo alto. Ci vorranno anni perché questo super materiale entri a pieno titolo negli oggetti e nelle strumentazioni di uso diffuso portando con sé una nuova, rivoluzionaria, e si spera migliore, era. Nel frattempo un unico oggetto sembra essere disponibile sul mercato: una super racchetta da tennis promossa anche sul web.

*Le scoperte sul grafene e le sue applicazioni conseguite nel 2004 sono valse il premio Nobel per la fisica 2010 ai due fisici Andrej Gejm e Konstantin Novoselov dell'Università di Manchester.*

# MILANO PUNTA SULLE AUTO ELETTRICHE



Testi:  
Matteo Filacchione

Foto:  
Gea Nogara

Parte da Milano la rivoluzione italiana delle auto elettriche. Proprio nel capoluogo lombardo, presso lo Spazio Eventi dell'Iper di piazza Portello, si sono tenuti incontri e seminari dedicati alla mobilità sostenibile. Tra i temi affrontati il nuovo regolamento dell'Area C: saranno solo i veicoli elettrici a non pagare il ticket d'ingresso nel centro storico della città, così come dovranno essere elettrici i mezzi per il trasporto merci il cui accesso sarà consentito solo dalle 8 alle 10. Milano punta inoltre a potenziare nel giro di due anni le colonnine pubbliche di ricarica, passando da 60 punti per 344 posti a 315 per 854 postazioni. Di alto livello i relatori del convegno, con i rappresentanti sia degli enti pubblici che in vari modi stanno sostenendo la mobilità green, sia dell'intera filiera dell'elettrico: da chi si occupa delle infrastrutture - Enel, A2A - a chi offre servizi - FN Mobilità sostenibile - a importanti case automobilistiche come Nissan, per arrivare a chi, come Cobat, si occupa di recuperare e riciclare tutte le componenti delle auto elettriche, rendendo doppiamente puliti i veicoli a emissioni zero. "Le auto elettriche hanno una componente

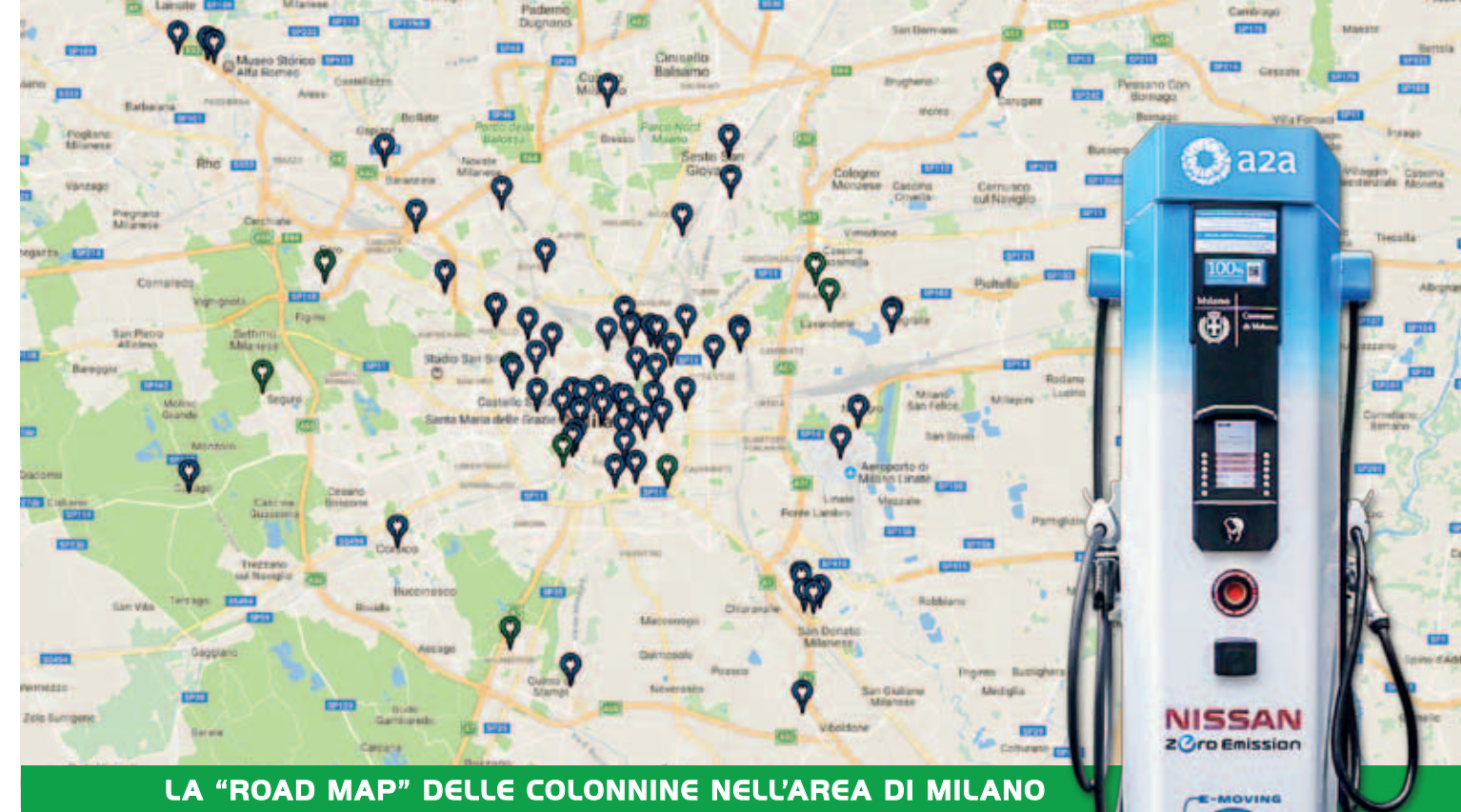
La rivoluzione della mobilità sostenibile parte dal capoluogo lombardo. Cresce il numero di colonnine di ricarica e l'ingresso all'Area C è gratuito solo per i veicoli elettrici.

fondamentale, la batteria, che non è più semplicemente accessoria al motore principale, ma è il motore principale - dichiara Giancarlo Morandi, presidente di Cobat - Pur avendo oggi prestazioni che consentono al veicolo elettrico di soddisfare i bisogni dei consumatori, queste batterie hanno però un costo elevato. Il nostro consorzio sta lavorando da tempo sia per garantirne al meglio il riciclo, sia per cercare di limitarne il costo". La prima azione è portata avanti in particolare con il Consiglio Nazionale delle Ricerche, la seconda con Enel nell'ottica di dare una seconda vita agli accumulatori. "La batteria quando non sarà più in grado di dare l'energia sufficiente a una specifica vettura potrà comunque essere utilizzata come accumulatore di riserva per le reti elettriche - spiega Morandi - Queste batterie potranno avere

*Milano rappresenta un modello nella promozione dell'utilizzo di auto non inquinanti. In meno di due anni si passerà da 344 a 854 postazioni di ricarica. Fondamentale l'impegno del Comune in accordo con gli operatori del settore.*



A fianco, il convegno che si è svolto a Milano presso lo Spazio Eventi dell'Iper di piazza Portello sul tema della mobilità elettrica. Di alto livello i relatori dei seminari. Tra loro Nicola Lanzetta (Enel), Giancarlo Morandi (Cobat), Lorenzo Giussani (A2A), Camillo Piazza (Class onlus) e Paolo Matteucci (Nissan).



LA "ROAD MAP" DELLE COLONNINE NELL'AREA DI MILANO

Importante incontro sul tema promosso da Cobat, Enel, A2A e Class onlus con l'intervento di Nissan. "Lavoriamo per abbattere il costo delle batterie e potenziare i punti di ricarica".

una seconda vita che inevitabilmente ne abatterà i costi. Insieme agli altri operatori del settore contiamo di poter garantire a chi vorrà comprare un'auto elettrica nei prossimi anni un prezzo della batteria tale per cui questi veicoli saranno concorrenziali rispetto a quelli a benzina, gpl o gasolio". Tematiche chiave riprese anche da Enel, impegnata su più fronti in questa battaglia a favore della mobilità elettrica. "Le azioni che abbiamo messo in campo sono ormai numerose, spaziando lungo tre grandi direttrici: il potenziamento delle infrastrutture, un accesso più semplice all'utilizzo di veicoli elettrici e la promozione di una cultura più attenta a questi temi - commenta Nicola Lanzetta, Responsabile Mercato Italia di Enel - Più in generale ricordo che stiamo lavorando in tutta Italia per installare dove possibile colonnine di ricarica, tanto è vero che nel 2016 abbiamo collocato 500 impianti ed è un numero enorme se si pensa da dove si era partiti. A questo si affianca l'avvio nel 2017 del progetto Eva+ che ci vede capofila con altre aziende per "elettrificare" le

autostrade italiane. Ciò significa dotare la rete autostradale del nostro Paese di colonnine fast charge, cioè di strutture di ricarica che consentono ricariche veloci, da potersi effettuare per esempio in una stazione di servizio in una ventina di minuti: questo rabbocco di energia permette lo spostamento a bordo di auto elettriche non solo in ambito urbano, ma anche lungo tratte più lunghe comprese le dorsali autostradali italiane, come richiesto dall'Unione Europea. È positivo inoltre - conclude Lanzetta - vedere che sempre più centri commerciali e alberghi ci chiedono colonnine di ricarica". Tra le grandi case automobilistiche chi crede con forza nei veicoli elettrici è Nissan. "Oggi il problema principale è incentivare l'utilizzo di questi mezzi - dichiara Paolo Matteucci, direttore Electric Vehicle Business Unit di Nissan Italia - Se prendiamo Paesi tipo il nostro come Francia o Inghilterra, questi hanno livelli d'incentivazione che vanno dai 5.000 ai 10.000 euro, aiuti economici concreti che hanno fatto decollare definitivamente il mercato dell'elettrico. Milano è all'avanguardia nella mobilità sostenibile, da due anni in questa città sono stati avviati una serie di progetti che ci hanno coinvolto permettendoci di sviluppare l'utilizzo di macchine elettriche. In occasione della finale di Champions League giocata a San Siro sono stati investiti 1,5 milioni di euro in comunicazione nelle due settimane a ridosso della

partita, e 1.400 ospiti hanno girato per la città con vetture elettriche". All'impegno del Comune di Milano si affianca quello di Regione Lombardia che con il bando 4.486 del maggio 2016 ha stanziato un milione di euro per la copertura dell'80% della spesa di installazione di wall box privati con tagli fino a 1.500 per ogni singola colonnina. In realtà fino ad oggi le richieste dei privati sono state però poche. "Il tema della mobilità elettrica non deve rimanere di nicchia - avverte Lorenzo Giussani, responsabile Strategia e innovazione di A2A - Si possono infatti coniugare obiettivi di sviluppo industriale e sostenibilità. Il problema sta nel fatto che le novità faticano a decollare, in altri Paesi europei si fa di più, a partire dagli incentivi. Noi crediamo nei veicoli "green" e stiamo sviluppando nella città di Milano e non solo una rete di ricariche anche con l'aiuto di Nissan". Camillo Piazza, presidente di Class Onlus e coordinatore del seminario, ha lodato l'impegno dell'Amministrazione di Milano per la mobilità sostenibile. "In questo campo Milano è un esempio nazionale - sottolinea Piazza - Il capoluogo lombardo ha due valori aggiunti. Innanzitutto una società elettrica come A2A che si sta impegnando in modo concreto mettendo a disposizione, insieme a un partner automobilistico importante come Nissan, la bellezza di 13 colonnine fast e soprattutto

altre 60 di ricarica. Questo significa che a Milano chi possiede un'auto elettrica può tranquillamente ricaricarsi senza trovare ostacoli. Secondo aspetto importante il fatto che la Giunta di Milano, prima in Italia, ha deciso di non far pagare l'entrata nell'Area C solo a coloro che viaggiano su auto elettriche. Ciò significa dare un grande incentivo al settore e soprattutto non premiare chi, anche con veicoli a Gpl o metano, produce inquinamento".

Insieme allo sforzo del Comune di Milano per potenziare le colonnine di ricarica, anche quello di Regione Lombardia con un bando per finanziare wall box privati.



# CON HONDA I SOGNI SONO GIÀ REALTÀ

**T**he power of dreams, il potere dei sogni. Nell'accattivante slogan di Honda sono ben riassunte la forza e la filosofia della celebre multinazionale giapponese, prima costruttrice di motori al mondo. Produce moto, scooter, automobili, motori fuoribordo, prodotti garden-agriculture, aeroplani per trasporto privato, e opera nella robotica con l'obiettivo di fornire prodotti di alta qualità utilizzando le tecnologie più avanzate. È dunque di grande interesse approfondire sia alcuni segmenti di business nei quali Honda opera con successo sul mercato, sia la filosofia vincente di questa impresa che

a livello italiano collabora con Cobat per la gestione del fine vita delle batterie fin dai primi anni di attività del Consorzio, dimostrando ancora una volta attenzione per l'ambiente e l'ecosostenibilità. Honda ha la propria sede principale a Tokio. Ad essa fanno capo 70 fabbriche in 27 Paesi e oltre 180.000 dipendenti, per la soddisfazione di 28 milioni di clienti ogni anno. L'azienda investe in Ricerca e Sviluppo oltre il 5% del proprio fatturato globale. Dalle concept car al robot Asimo, dall'Honda jet ai motori ibridi, la casa giapponese è sempre all'avanguardia. Una delle massime applicazioni della tecnologia Honda al

Testi:  
**Matteo Filacchione**  
Foto:  
[www.hondanews.eu](http://www.hondanews.eu)



**HONDA**  
The Power of Dreams



business delle quattro ruote è rappresentata dalla nuova generazione di motori e sistemi di trasmissione Earth Dreams Technology, di cui il nuovo motore diesel 1.6 i-DTEC è il capostipite. Questa tecnologia testimonia l'impegno di Honda per la salvaguardia dell'ambiente con l'obiettivo di ridurre emissioni di CO<sub>2</sub> del 30% entro il 2020 seguendo così le linee guida degli accordi internazionali di Parigi sul clima. Più in generale Honda offre una linea completa di veicoli affidabili, a basso consumo di carburante con sistemi di sicurezza avanzati: dalla Civic alla Accord ed Nsx per arrivare alle più sportive HR-V e CR-V solo per fare alcuni nomi nel settore auto. L'azienda ha di recente annunciato un nuovo modello ibrido che verrà realizzato in America e lanciato nel 2018 espandendo l'offerta di veicoli elettrici. Tra gli obiettivi annunciati l'utilizzo del suo motopropulsore ibrido a due motori dalle autovetture ai camion leggeri. Ampia e di primo livello anche la gamma delle due ruote: dalle super sport ad alte prestazioni alle moto touring concepite per lunghi viaggi, fino alle 125CC, off road e ai pratici ed eleganti scooter. Honda è inoltre impegnata in forma ufficiale in tutte le principali competizioni motoristiche mondiali, ma la sua attività non si ferma al pur ampio segmento di auto e moto. Grazie al costante e attivo impegno nel campo delle tecnologie avanzate, la multinazionale giapponese ha potuto giocare un ruolo chiave anche nel settore della robotica. Il robot umanoide Asimo è in grado di mostrare una serie di nuove abilità frutto della continua ricerca di Honda nel campo della robotica decisionale, capacità che gli consentono di adattare il proprio comportamento all'ambiente circostante in tempo reale e che si stanno rivelando di grande importanza in attività assistenziali, a partire da quelle rivolte a persone anziane. Ma i segmenti di business non si esauriscono qui. Honda è inoltre impegnata nel campo dell'aviazione leggera con HondaJet, un jet leggero ad alte prestazioni che incorpora tecnologie avanzate e innovazioni nel design. La sua configurazione denominata Over-The-Wing Engine Mount e la fusoliera in composito derivano da attività di ricerca protratte nel tempo. Queste fondamentali



La multinazionale con sede a Tokio punta sempre di più su nuove tecnologie e prodotti all'avanguardia: dalle auto alle moto, dai robot ai jet.

innovazioni rendono il velivolo targato Honda il più veloce, spazioso ed efficiente della sua categoria. Non ultima, la vasta gamma di spazzaneve alla quale Honda ha dedicato 30 anni di lavoro progettando macchinari di primo livello: dalle macchine compatte monostadio di facile utilizzo alla Serie 9 in grado di spalare 50 tonnellate in un'ora. Anche durante le bufere di neve, insomma, innovazione e affidabilità Honda non passano inosservate.

In Italia Honda è presente con la filiale commerciale di Roma (Honda Motor Europe Ltd. Italia) con i reparti Sales, Aftersales, Business Planning e Business Communication, e lo stabilimento produttivo di Atessa-Chieti (Honda Italia Industriale S.p.a.). La sede romana ospita anche, in un'ala dello stabile,

*La filosofia Honda si traduce nella gioia di comprare, vendere e creare puntando sulla massima soddisfazione del cliente. "La nostra azienda - sottolinea il Presidente Takahiro Hachigo - ha saputo proporre una gamma sempre variegata ed efficiente di prodotti anticipando i tempi".*



Honda è molto attenta ai temi dell'ambiente e dell'ecosostenibilità; collabora con Cobat per la gestione del fine vita delle batterie fin dai primi anni di attività del Consorzio.

la divisione italiana della Honda R&D, che si occupa dello studio e sviluppo dei futuri prodotti (moto e scooter) dell'azienda. Per arrivare ad essere leader sul mercato Honda ha puntato non solo su tecnologia e lavoro, ma anche su una filosofia d'azione ben illustrata nel Corporate profile. Tre i concetti chiave: iniziativa, uguaglianza e fiducia, principi cardine che portano più in generale al rispetto dell'individuo.

"Iniziativa significa non essere vincolati a idee preconcepite, ma pensare con creatività e agire di propria iniziativa, comprendendo l'importanza di prendersi la responsabilità dei risultati delle proprie azioni - spiegano i portavoce di Honda - L'uguaglianza si concretizza invece nel riconoscere e rispettare le differenze individuali in ciascuno e

nell'essere leali gli uni con gli altri. La nostra azienda si impegna a rispettare questo principio e a creare pari opportunità per ogni individuo. La razza, il genere, l'età, la religione, la nazionalità d'origine, il background educativo, sociale o lo stato economico delle persone non hanno legami con il valore che un uomo o una donna possono dimostrare. I legami tra Honda e i suoi associati sono inoltre basati sulla fiducia reciproca che si concretizza nel rispetto e nel sostegno reciproco".

Nella filosofia d'impresa risultano inoltre rilevanti "The Three Joys" tradotti nella gioia di comprare, di vendere e creare. La prima si commenta da sé: puntare sulla massima soddisfazione del cliente attraverso la fornitura di prodotti e servizi in grado non solo di rispondere alle singole richieste, ma perfino di superare le aspettative di ogni cliente. "La gioia di vendere si verifica invece quando chi si occupa della vendita e del relativo servizio di assistenza dei prodotti Honda sviluppa una relazione con il cliente basata sulla fiducia reciproca - è spiegato nel si-

to corporate aziendale - Attraverso questo rapporto gli associati Honda, concessionari e distributori, sperimentano con orgoglio la gioia di soddisfare il cliente e di rappresentare Honda. La gioia di creare si ha infine nel momento in cui prodotti di qualità superano le aspettative dell'acquirente diventando motivo di orgoglio per associati e operatori che hanno lavorato con Honda". Tra le politiche gestionali della multinazionale giapponese spiccano inoltre l'impegno per favorire un lavoro in armonia, la ricerca di nuove idee e l'attenzione verso ricerca e dedizione intesi come un valore aggiunto dell'attività aziendale. Anche ambizione e sfide sono parole chiave per Honda, da sempre pronta e sfidare il mercato globale puntando sia sulla qualità dei prodotti sia su prezzi competitivi.

Tutti concetti ben riassunti anche nel messaggio lanciato da Takahiro Hachigo, Presidente, CEO e Representative Direc-



tor, sempre sul Corporate profile di Honda: "La nostra azienda ha saputo proporre una gamma sempre più variegata ed efficiente di prodotti anticipando i tempi - sottolinea Hachigo - Siamo determinati a fare il miglior uso possibile della nostra forza per vincere nuove sfide, il Team Honda continuerà a fare il massimo per regalare ai propri clienti sempre più sogni e soddisfazioni".

*Con le nuove tecnologie Honda è pronta a impegnarsi per la tutela dell'ambiente con l'obiettivo di ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub>*





L'azienda di San Donà di Piave guidata da Claudio Donè è un punto di riferimento da Venezia a Treviso: "Nella gestione e recupero degli scarti rispondiamo alle diverse esigenze dei clienti".



# SOLUZIONI DI QUALITÀ PER OGNI PROBLEMA

Una molteplicità di servizi per un'offerta completa e di qualità in grado di semplificare la vita ai clienti e soddisfare ogni loro richiesta. Consiste in questo il valore aggiunto dell'attività di SE.FI. Ambiente, partner autorizzato di raccolta Cobat con sede a San Donà di Piave, provincia di Venezia. Da anni presente sul mercato, SE.FI. è oggi leader nella raccolta, trasporto, stoccaggio e smaltimento di rifiuti. L'impresa guidata da Claudio Donè ha ampliato la propria attività svolgendo anche lavori di bonifica serbatoi, bonifica e smaltimento amianto e analisi chimiche con un proprio laboratorio. "I nostri punti di forza sono professiona-

lità, tecnologie avanzate, molteplicità e completezza dei servizi - commenta Donè, amministratore unico di SE.FI. Ambiente - Tutto iniziò nel 1986 su iniziativa del sottoscritto e di Emilia Finotto con la Finotto Snc. La nostra azienda è poi cresciuta negli anni, e grazie all'esperienza maturata sul campo si è affermata nel proprio settore ottenendo la certificazione di qualità UNI EN ISO 9001, la ISO 14001 e la registrazione Emas per il sistema di gestione ambientale. Cerchiamo di garantire al cliente la massima competenza e preparazione, frutto di investimenti continui nella formazione delle risorse umane, nelle infrastrutture e nelle nuove tecnologie". Dalle pa-

role di Claudio Donè emerge una grande passione per il suo lavoro, passione che si concretizza giorno dopo giorno in risultati e crescita continua, grazie anche all'impegno dei suoi collaboratori, una trentina, impegnati nei vari servizi alle aziende. La clientela spazia dalla piccola impresa alla grande industria.

SE.FI. Ambiente fornisce innanzitutto servizi di raccolta e stoccaggio di batterie esauste e apparecchiature elettriche ed elettroniche, confermandosi in questo prezioso partner del Consorzio Nazionale Raccolta e Riciclo. E poi ancora lo smaltimento di amianto e rottame ferroso, il trasporto di rifiuti industriali pericolosi e non, la raccolta

di oli minerali e oli vegetali usati, senza dimenticare le attività di consulenza a partire da quelle in tema di legislazione ambientale. Undici gli automezzi regolarmente autorizzati, due le botti a disposizione per la raccolta di rifiuti liquidi, 100 i container, 26 i silos per gli oli usati a cui si aggiungono due compactatori e un impianto per la selezione delle pile. SE.FI. Ambiente può inoltre contare su una moderna attrezzatura per demolizioni industriali e impianti all'avanguardia per la cernita e la valorizzazione dei rifiuti. Differenziarsi e innovarsi per crescere, dunque, puntando sempre sul rispetto delle normative vigenti e la salvaguardia dell'ambiente.

Testi:  
Matteo Filacchione

Foto:  
Franco Rigamonti  
Wikimedia



“Formazione professionale e qualità sono tra le nostre priorità. Con Cobat abbiamo collaborato fin dall’inizio per la gestione del fine vita di pile e batterie”.

“Seguendo giustamente tutte le indicazioni di legge ci siamo sviluppati puntando su quello che ritengo essere il nostro valore aggiunto: un servizio completo nello smaltimento e gestione di tutte le tipologie di rifiuti che le attività economiche producono, all’insegna del loro maggior recupero possibile - continua l’Amministratore unico di SE.FI. Ambiente - Per migliorare la nostra offerta abbiamo inoltre voluto puntare sulla formazione professionale dei nostri collaboratori e quindi sulla qualità del lavoro”. Spazio quindi a riunioni periodiche sulle novità legislative e ai corsi di aggiornamento per personale qualificato con autisti muniti di patentino ADR. “È importante allo stesso tempo il contenimento dei costi per coniugare nel migliore dei modi l’interesse economico di ogni singola azienda con quello della tutela ambientale”. L’azienda di San Donà di Piave è diventata così un punto di riferimento nella raccolta e smaltimento rifiuti per il territorio di Venezia e Treviso rivolgendosi a officine, carrozzerie, attività d’industria e artigianato, autotrasportatori, alberghi, ristoranti, enti locali e non solo. SE.FI. Ambiente gestisce inoltre un proprio impianto per la messa in riserva e



lo stoccaggio dei rifiuti. Le diverse tipologie vengono stoccate in aree separate e ben individuate, all’interno di contenitori adatti alla specificità dei rifiuti stessi. In merito all’attenzione all’ambiente risulta significativa l’ormai storica e affermata intesa con Cobat. “Negli anni Ottanta, nel periodo della nascita dei consorzi, abbiamo avviato collaborazioni che ci hanno permesso di crescere e migliorarci nella gestione dei rifiuti - ricorda Claudio Donè - Con Cobat abbiamo da subito lavorato molto bene oc-



SE.FI. Ambiente fornisce innanzitutto servizi di raccolta e stoccaggio di batterie esauste e RAEE, confermandosi “in questo” prezioso partner del Consorzio Nazionale Raccolta e Riciclo. L’azienda veneta si occupa inoltre di smaltimento di amianto e rottame ferroso, di bonifica serbatoi,

del trasporto di rifiuti industriali pericolosi e non, e della raccolta di oli minerali e vegetali usati. Importanti anche le attività di consulenza, a partire da quelle in tema di legislazione ambientale, e le analisi chimiche che i tecnici SE.FI. svolgono all’interno di un proprio laboratorio aziendale.

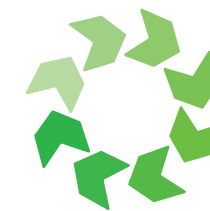
cupandoci in modo specifico del fine vita di pile e batterie che ancora oggi rappresentano un rifiuto delicato che deve essere conferito nel migliore dei modi. Oggi siamo un Punto Cobat e vogliamo potenziare sempre di più questa collaborazione per dare risposte sempre pronte alle varie esigenze della clientela del settore”. E proprio il tema ambientale sta a cuore a dirigenza e lavoratori SE.FI. come dimostra il messaggio conclusivo di Claudio Donè. “L’attenzione all’ambiente è per noi una priorità, testimoniata tra l’altro dal fatto che viviamo all’interno del deposito anche con le nostre famiglie. Siamo i primi quindi a volere un’attività gestita nell’ottica di favorire al massimo l’ambiente e la salute, nostra e dei nostri collaboratori”.





## DA CATANIA AL SERVIZIO DELL'AMBIENTE MEDITERRANEO

**"T**ra i valori aggiunti della nostra azienda c'è senza dubbio l'unità che nasce dal legame familiare. Lavoriamo in armonia e per lo stesso obiettivo: lo sviluppo dell'attività". Queste le parole di Maurizio Guzzetta, gestore del Punto Cobat e uno dei soci di Sicilia Rottami srl, azienda con sede a Catania, punto di riferimento per il territorio siciliano e per l'area del Mediterraneo nel settore del commercio dei rottami ferrosi e non, nonché nella raccolta, trasporto, stoccaggio provvisorio e smaltimento di rifiuti speciali pericolosi e non. L'impresa venne avviata a inizio anni Ottanta da Giuseppe Guzzetta, papà di Maurizio, e dalla moglie Giuseppina. Ne-



**siciliarottami**

Rifiuti speciali pericolosi, non pericolosi e recuperabili

gli anni si è sviluppata coinvolgendo tre generazioni della famiglia con Paolo Guzzetta Amministratore, Fabrizio e Angela Guzzetta in qualità di sales manager, fino a Giuseppe, nipote del fondatore e oggi responsabile del controllo qualità. Operativa dal 1980, Sicilia Rottami si è evoluta costantemente e ha implementato nuove attività e tecnologie al servizio dell'ambiente. "Tecnici compe-

Testi:  
**Matteo Filacchione**  
Foto:  
**Archivio Cobat**  
**Sicilia Rottami**



L'azienda della famiglia Guzzetta, importante Punto Cobat per il territorio siciliano, è leader nel commercio di rottami e nella raccolta, trasporto e smaltimento di rifiuti speciali.



Maurizio Guzzetta, gestore del Punto Cobat e Giuseppe Guzzetta, responsabile del controllo qualità di Sicilia Rottami, eccellenza imprenditoriale dell'area mediterranea. Sopra, due immagini dell'azienda con sede a Catania.

tenti e qualificati, esperienza, conformità alle normative e rispetto per l'ambiente contraddistinguono l'azienda - sottolinea Maurizio Guzzetta - All'epoca la scelta di nostro padre fu lungimirante, anticipò i tempi e oggi siamo sempre impegnati a crescere per essere competitivi sul mercato. Vogliamo continuare ad affermarci nella gestione attenta

ed efficace dei rifiuti sia per le aziende, sia per gli enti pubblici. Lavoriamo infatti anche con diversi Comuni e allo stesso tempo siamo molto attivi nell'area del Mediterraneo, in particolare con Marocco e Turchia nel settore dei rottami".

I servizi forniti da Sicilia Rottami riguardano anche la rottamazione veicoli, il noleggio di container scarrabili, la consulenza in materia ambientale e lo stoccaggio di rifiuti in cemento, amianto, scarti da officina come oli e filtri, legno, carta, vetro, plastica e pannelli fotovoltaici.

"Sicilia Rottami ha creduto immediatamente nel progetto di Cobat, fin da quando era Consorzio obbligatorio - continua Maurizio Guzzetta - Siamo molto soddisfatti della collaborazione messa in atto in merito al recupero di batterie, RAEE, inclusi i pannelli fotovoltaici. Per la nostra azienda essere Punto Cobat rappresenta una garanzia di serietà, una credenziale in più in quanto parte di un importante sistema nazionale di raccolta in grado di assicurare la corretta gestione dei rifiuti in ogni suo processo. Come Cobat, anche noi abbiamo come priorità la tutela ambientale secondo le disposizioni di legge". Per capire la forza di un'azienda è utile parlare anche di numeri, e quelli di Sicilia Rottami sono senza dubbio significativi. Eccone alcuni che fanno la differenza: oltre 30 anni di esperienza nel settore, 17.000 metri quadrati tra piazzale e uffici, 5.000 metri quadrati coperti a disposizione, 2 automezzi Iveco, 75 centinaia telonati e autorizzati per trasporto batterie, 2 automezzi, 4 gru, un escavatore per demolizioni pesanti, 2 sollevatori da 3,5 tonnellate e un impianto di triturazione cavi. Nell'impresa lavorano circa 15 dipendenti oltre allo staff dirigenziale della famiglia Guzzetta.

"La sicurezza sul lavoro e la qualità dei servizi rappresentano le parole d'ordine aziendali - aggiunge Maurizio Guzzetta - Crediamo nelle nuove tecnologie e gli investimenti che abbiamo messo e continuiamo a mettere in campo in questo settore garantiscono macchinari affidabili, sicuri e attrezzature all'avanguardia". L'azienda catanese utilizza inoltre in ogni attività il DPI (Dispositivo di protezione) più opportuno, ha ottenuto le certificazioni UNI EN ISO 9001, 14001 e l'autorizzazione Regolamento Europeo 333/2011 ed è in corso di certificazione AIA, l'Autorizzazione Integrata Ambientale.



"Altro aspetto per noi importante è la formazione continua del personale - continua il gestore del Punto Cobat Sicilia Rottami - possiamo contare infatti su tecnici qualificati, senza dimenticare attenzione costante alle normative e rispetto per la natura. Tutti questi elementi ci permettono di rispondere in modo mirato e tempestivo alle esigenze sia di piccole aziende, sia di grandi gruppi industriali".

In più occasioni la dirigenza di Sicilia Rottami ha dimostrato attenzione all'ambiente come testimonia l'intervento di recupero di batterie esauste dai fondali del porto turistico di Lipari 10 anni fa nell'ambito dell'iniziativa "Niente leghe sotto i mari". Ma è possibile coniugare gli obiettivi economici di un'impresa con l'ecosostenibilità? "Certamente - conclude Maurizio Guzzetta - Noi per primi abbiamo voluto sviluppare i nostri processi aziendali in un'ottica di salvaguardia ambientale perchè crediamo in un tema molto caro al Consorzio Nazionale Raccolta e Riciclo, qual è quello dell'economia circolare. Recuperare materie prime e reimmetterle nel sistema produttivo aiuta non solo la natura che ci circonda, ma anche l'economia".



Sopra, un operatore di Sicilia Rottami in una fase del recupero di batterie esauste dai fondali del porto turistico di Lipari nel 2007 nell'ambito dell'iniziativa Cobat-Marevivo "Niente Leghe sotto i mari".



# RIFIUTI SPAZIALI,

Testi:  
Gea Nogara

Foto:  
[www.deorbitaldevices.com](http://www.deorbitaldevices.com)  
[www.esa.int](http://www.esa.int)

**L**a produzione di rifiuti sembra non avere limiti. Andate nell'angolo più remoto del pianeta e troverete una traccia del passaggio dell'uomo, delle sue attività, dei suoi vizi e del suo vivere sotto forma di rifiuto. E del resto a volte, proprio le analisi di rifiuti organici e resti di manufatti hanno permesso agli studiosi di svelare usi e costumi della nostra preistoria. Ma nell'era moderna già diventata post-moderna, i volumi di scarto e detriti del nostro vivere, e non parliamo di quelli organici, si sono appropriati di spazi immensi. Tanto immensi da occupare anche lo spazio celeste. Tralasciando i sacchi di spazzatura "liberati" nello spazio profondo nel corso dei

quindici anni di attività della stazione spaziale russa MIR, una scheda informativa della NASA ci avverte che il cumulo della "spazzatura spaziale" (space debris) ha ormai superato i 500 mila frammenti che sfrecciano incontrollabili a velocità di poco inferiore ai 30 mila chilometri l'ora. Veri e propri proiettili di varie dimensioni, che mettono a rischio l'integrità dei satelliti funzionanti e delle stazioni orbitanti ma anche delle future missioni spaziali. Il numero è destinato a crescere, sia per i satelliti che verranno dismessi in futuro, sia per quelli nuovi che verranno lanciati nello spazio sia per le collisioni che genereranno altre miriadi di detriti. Molte delle tecnologie alle quali ci siamo

# NUOVE FRONTIERE



abituati nell'ultimo mezzo secolo, le interconnessioni planetarie che dominano le società (comunicazione - previsioni meteo - ricerca - sicurezza e difesa ecc ecc) non possono funzionare se non grazie a satelliti.

Nel corso degli ultimi decenni sono stati sviluppati modelli matematici per calcolare gli scenari di generazione e propagazione dei rifiuti spaziali. Lo scenario più catastrofico lo formulò un consulente della NASA di nome Kessler: nella sua relazione prospettò il raggiungimento di una massa critica di detriti spaziali tanto elevata da innescare una serie di collisioni a catena che a loro volta avrebbero generato un numero esponenziale di detriti e di nuovi impatti da rendere impossibile l'accesso allo spazio per diverse generazioni.



Lo spazio è immenso certo, ma ad osservare una delle mappe che pubblichiamo ci si preoccupa legittimamente, e la "sindrome di Kessler" non sembra poi fantascienza.

Il problema, che è veramente planetario, viene monitorato da ogni agenzia spaziale nazionale e sovranazionale.

Ma l'intuizione vincente nasce e si sviluppa in Italia. Una startup segnalata a livello internazionale come una delle migliori al mondo. L'idea è di Luca Rossetti: siamo nel 2009 e lui ha come obiettivo quel-

Sopra Luca Rossetti, presidente della startup D-Orbit, fondata nel 2011 coinvolgendo un team di esperti di ingegneria aerospaziale. Tra i loro obiettivi lo studio e il futuro recupero di rifiuti dispersi nel cosmo.



Il loro brevetto? Un sistema da installare sui satelliti prima del lancio nello spazio in cui un razzo riesce a dare una spinta gentile verso terra all'impianto orbitante giunto a fine vita.



lo di fondere le sue competenze tecniche (ingegneria aerospaziale) con le problematiche di sostenibilità e sicurezza spaziale. Grazie a una borsa di studio Fullbright Best sviluppa un Business Plan di ferro, analisi di mercato e strategia di marketing. Incontra Renato Panesi, anch'egli ingegnere aerospaziale con una carriera decennale alle spalle e si mettono al lavoro. Rientrano in Italia e nel 2011 fondano la D-Orbit completando il primo nucleo del team. Fondi italiani danno loro fiducia e raccolgono cinque milioni: una somma che ha consentito alla D-Orbit di passare dai 4 dipendenti iniziali ai 32 di oggi e di aprire un ufficio commerciale negli USA, oltre che una consociata in Portogallo. Il loro brevetto? Un sistema (da installare sui satelliti prima del lancio nello spazio) in cui un razzo a propellente solido è in grado di dare una spinta gentile verso Terra al satellite orbitante che arriva a fine vita (per esaurimento missione o per avaria).

Nel 2016 il progetto della D-Orbit è stato premiato con due milioni di euro dalla Commissione Europea nell'ambito del Programma Horizon 2020 - SME Instrument. Se nel 2012 il team aveva già completato i test a terra del suo motore e nel 2013 la centralina elettronica era stata testata in orbita a bordo del satellite Unisat 5, entro la fine del 2017 dovrebbe essere collaudato il sistema completo, montato su un satellite ad hoc, il d-Sat, che rimarrà in orbita per 60 giorni e poi verrà fatto rientrare (in gergo tecnico "decommissionato").

La startup lavora a stretto contatto con le agenzie e con i player spaziali. Del resto le richieste di mandare in orbita nuovi satelliti è alta e interessa sempre più aziende. D-Orbit ha stimato un mercato in crescita del 10-15% l'anno (confermato anche in periodi di crisi).

La loro geniale soluzione per non produrre ulteriori rifiuti spaziali ha trovato consensi unanimi, sono riusciti ad anticipare le normative che certamente imporranno anche nello spazio il recupero dei materiali a fine vita.

Nel frattempo, sempre per quanto concerne il nostro continente, l'ESA (Agenzia Spaziale Europea) sta attuando una pianificazione nel lungo termine per diminuire il



numero di detriti già presenti nello spazio con lo sviluppo del progetto e-Deorbit. Anche in questo caso si tratta di un'ambiziosa missione che prevede l'utilizzo di un veicolo spaziale - operante da 800 fino a 1000 chilometri di altezza - in grado di catturare satelliti in disuso per poi farli precipitare in modo controllato e in tutta sicurezza nell'atmosfera.

La missione fa parte dell'iniziativa Clean Space, che ha l'obiettivo di salvaguardare l'ambiente terrestre e orbitale eliminando i materiali e le sostanze nocive in uso nel settore spaziale, rimpiazzandole con versioni ecologiche che garantiscono le stesse performance.

Le soluzioni per la cattura dei rifiuti spaziali individuate dall'ESA sono due: un braccio meccanico o una rete, che però implicherebbe un rientro in atmosfera più complesso.

La realizzazione di e-Deorbit rappresenta una vera e propria sfida tecnologica: per svolgere le operazioni sono necessa-

ri sistemi di navigazione e controllo estremamente complessi oltre a software di elaborazione immagini per mettere in comunicazione i dati laser con quelli delle fotocamere, al fine di individuare la posizione precisa dell'oggetto.

I Paesi membri dell'ESA, a fine 2016, hanno dato parere positivo all'avvio della fase avanzata della missione e l'accordo finale sarà in agenda nel 2019 con l'obiettivo di dare il via alla missione nel 2024.

La startup lavora a stretto contatto con le agenzie e i player spaziali. Per quanto riguarda il nostro continente, l'ESA sta attuando una pianificazione a lungo termine per diminuire il numero di detriti già presenti nello spazio con lo sviluppo del progetto e-Deorbit.



# LA NORMA SPALMA INCENTIVI PER IL FOTOVOLTAICO È COSTITUZIONALMENTE LEGITTIMA



Testi:  
Stefania Gorgoglione

Foto:  
Fotolia  
Wikimedia

La Corte costituzionale si è recentemente pronunciata sulla norma spalma incentivi per il fotovoltaico con sentenza n. 13/2017 che ha dichiarato non fondata la questione di legittimità costituzionale dell'articolo 26, commi 2 e 3, del decreto legge 24 giugno 2014, n. 91, con-

vertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 116.

Le questioni incidentali di legittimità costituzionale erano sorte nel corso di 63 giudizi avanti al TAR Lazio promossi da produttori di energia elettrica da impianti fotovoltaici di potenza superiore a 200kW e

da alcune associazioni di categoria.

L'articolo 26 del decreto legge prevede per i produttori - a partire dal 2015 - tre possibilità di scelta, tutte peggiorative dei regimi precedenti:

a) prolungamento del periodo di incentivazione da 20 a 24 anni, con riduzione

percentuale della tariffa;

b) mantenimento dell'incentivazione ventennale con un primo periodo di riduzione dell'incentivo e un secondo periodo di fruizione dell'incentivo incrementato secondo percentuali definite dal Mise;

c) mantenimento del periodo ventennale,



con tariffa ridotta per il periodo residuo di diritto all'incentivo, diversificata in base alla potenza dell'impianto. La scelta doveva essere effettuata entro il 30 novembre 2014, in caso contrario sarebbe stata applicata automaticamente l'opzione c). I difensori dei ricorrenti hanno innanzitutto rilevato la lesione del legittimo affidamento degli operatori economici che hanno visto disattese le aspettative di percepire un incentivo costante e immutabile per vent'anni. Con la norma impugnata, lo Stato avrebbe addirittura privato i produttori

di parte dei loro crediti acquisiti a fronte delle convenzioni stipulate con il GSE. Un ulteriore aspetto riguarda la violazione dell'art. 3 della Costituzione con disparità di trattamento tra operatori proprietari di impianti di maggiori dimensioni rispetto ai titolari di piccoli impianti (fino a 200 kW) e tra soggetti privati e pubblici, in quanto lo spalma incentivi non si applica ai titolari di impianti di produzione che siano anche soggetti pubblici. In terzo luogo, è stato sollevato un ennesimo abuso della decretazione d'urgenza,



**STEFANIA GORGOGNONE**

## Parola all'esperta in diritto dell'energia



**S**tefania Gorgoglione è avvocato libero professionista dal 2001 ed esercita la propria attività a Milano.

Svolge la professione di avvocato prevalentemente nell'ambito della consulenza in diritto dell'energia e dell'ambiente.

Docente presso master universitari e corsi di formazione in diritto dell'energia e in diritto dell'ambiente, è autrice di numerose pubblicazioni e di articoli su riviste giuridiche e sul quotidiano "Il Sole24Ore" (sin dal 2010) negli specifici settori di competenza. È coordinatrice del Comitato Tecnico Scientifico "Protezione Ambientale Operativa" di AIAS (Associazione professionale italiana ambiente e sicurezza) e componente del gruppo di lavoro "servizio conciliazione clienti energia" per conto di Aiget (Associazione italiana di grossisti di energia e trader), presso l'Autorità dell'Energia Elettrica, il Gas e il Sistema Idrico.

Collabora, infine, con la Camera di Commercio di Milano essendo inserita nell'elenco di esperti in materia ambientale ivi istituito.

in violazione dell'art. 77 della Costituzione. Nel caso di specie non sussisterebbero, infatti, le ragioni di necessità e di urgenza per l'adozione di un provvedimento straordinario come il decreto legge. Infine, i ricorrenti hanno rilevato l'imprevedibilità di un intervento di questo genere laddove il bonus concesso sarebbe dovuto rimanere costante per vent'anni. La misura avrebbe oltretutto reso non più remunerativi gli investimenti programmati dagli imprenditori che si sono esposti, anche con le banche, senza poter più far fronte agli impegni assunti. A favore della legittimità della norma impugnata, il GSE e la Presidenza del Consiglio hanno sostenuto che la norma espone, sin dal comma 1, la necessità di favorire una maggiore sostenibilità delle po-

litiche di supporto alle energie da fonti rinnovabili, nonché l'alleggerimento delle bollette elettriche a carico dei clienti finali (anche PMI). Lo scopo dell'intervento sarebbe dunque di tutelare l'interesse generale della collettività (che paga l'onere A3 per il sostegno alle fonti rinnovabili), a fronte del sacrificio di pochi. In aggiunta, a parere del legislatore, rientrerebbe nel normale rischio d'impresa l'evenienza - prevedibile nel contesto congiunturale sopravvenuto - che nei rapporti di durata possa intervenire una modifica del periodo o dell'ammontare dell'incentivazione. La Consulta non ha comunque ritenuto di accogliere le doglianze dei ricorrenti, salvando così la norma spalma incentivi e confermandone la piena efficacia.

*In alto a sinistra, il Palazzo della Consulta a Roma. La Corte Costituzionale si è recentemente pronunciata sulla norma spalma incentivi per il fotovoltaico dichiarandola costituzionalmente legittima.*

## Veicoli elettrici e seconda vita delle batterie Summit con le case automobilistiche per abbattere i costi

Testi:  
Emanuela Fagioli

Nel corso di una riunione svoltasi in sede Cobat e alla quale hanno partecipato - oltre ai rappresentanti di Enel e Class - anche i rappresentanti delle case automobilistiche FCA, Mercedes, Renault e PSA (Peugeot - Citroen), si è avviato il confronto per verificare in quale modo poter cooperare per dar vita alla prima filiera italiana del riutilizzo degli accumulatori provenienti dal segmento automotive elettrico e/o ibrido.

Le fondamenta erano state poste nel maggio 2016, quando ad Arese (MI) era stata presentata la "Piattaforma di indirizzo strategico per la mobilità elettrica in Italia" (anche nota come "Carta di Arese"), sottoscritta da Class Onlus, ENEL, HERA ed A2A. Il Punto 4 del documento, prevedendo l'impegno alla corretta gestione ed al riutilizzo degli accumulatori dismessi dai veicoli elettrici, recitava infatti: "Ritiro, riutilizzo e riciclo degli accumulatori presenti sui veicoli elettrici a fine vita utile per la trazione con lo scopo di ridurre il total cost of ownership per gli utilizzatori di veicoli elettrici. Supportare attività di ricerca, sviluppo e test di metodologie innovative e sostenibili per il riutilizzo delle batterie veicolari a fine vita del veicolo (applicazioni "second life") o per il recupero e il riciclo dei materiali strategici (terre rare e metal-

li preziosi) presenti al loro interno. Occorre cogliere ogni opportunità di sviluppo condiviso con il territorio favorendo una filiera specifica per questo importante ambito di crescita del Paese."

Così alla luce del lavoro preparatorio collegato alla "Roadmap della mobilità sostenibile in Italia al 2030", che sarà discussa e presentata nella sua interezza durante la Conferenza Nazionale sulla Mobilità Elettrica che si terrà a maggio 2017, Enel, Cobat e Class Onlus avevano sottoscritto un Accordo di Programma al fine di sviluppare un progetto operativo orientato principalmente al riutilizzo di accumulatori (di qualsiasi chimica ad eccezione di quella al piombo) dismessi dal settore automotive elettrico e/o ibrido, fermo restando l'interesse al riutilizzo di accumulatori provenienti anche da altri settori.

"L'iniziativa sarà in prevalenza rivolta alla produzione di nuovi moduli di accumulo energetico per esigenze quali ad esempio quelle della rete di distribuzione elettrica - sottolinea Giancarlo Morandi Presidente di Cobat - ma si dovranno valutare tutti i possibili ambiti di riutilizzo degli accumulatori rigenerati, individuando le tipologie standard dei moduli di accumulo energetico impiegabili sulla rete, anche per altri potenziali portatori di interesse.



Foto ricordo scattata lo scorso anno in occasione della firma della "Carta di Arese"  
Da sinistra a destra: Giuseppe Trepiccione, segretario generale di Class, Federico Caleno, head of new technology and innovation Enel, Camillo Piazza, presidente di Class, Silvana di Matteo, dirigente della struttura per la mobilità sostenibile della Regione Lombardia, Giancarlo Morandi e Claudio De Persio, rispettivamente presidente e direttore operativo di Cobat.

Questa nuova "filiera italiana" sulla gestione e riutilizzo degli accumulatori a fine vita provenienti dal settore automotive elettrico e/o ibridi sarà in grado di produrre un'evidente serie di vantaggi per il comparto dal momento che la possibilità di destinare questi accumulatori ad un secondo ciclo di vita utile determinerà una riduzione considerevole dei loro costi di trattamento e recupero finali".  
Attualmente, infatti, i costi di gestione del fine vita degli accumulatori dismessi dai veicoli elettrici e/o ibridi - ai quali i produttori ed importatori di veicoli debbono adempiere per legge (D.lgs. 188/2008) mediante l'adesione ad un Sistema di raccolta e trattamento - sono ancora piuttosto onerosi. Di contro il loro riutilizzo garantirebbe a produttori ed importatori di que-

sti veicoli di ottenere concretamente, nel pieno rispetto delle disposizioni legislative vigenti, una diminuzione sensibile dei costi di gestione del fine vita.

"Di fondamentale importanza la collaborazione con le case automobilistiche, anche in questa fase progettuale - sottolinea ancora Morandi - le basi ci sono e le competenze pure. Per altro, Cobat è l'unico Sistema sul mercato nazionale che stia al momento conducendo una ricerca (affidata al CNR) per l'individuazione di processi innovativi nel trattamento degli accumulatori al litio. I primi risultati, fortemente incoraggianti, lasciano presagire che Cobat sarà presto in possesso di una tecnologia in grado di riciclare gli accumulatori al litio, quando ormai completamente esausti, a costi molto competitivi".



## Focus su politiche europee e scelte nazionali

A cura di  
Gea Nogara

### 105 BUONE PRATICHE DI EFFICIENZA ENERGETICA MADE IN ITALY a cura di Kyoto Club

Edizioni Ambiente - Gennaio 2017 - 288 pagine - Euro 24,00



Questa è l'era dell'efficienza energetica che è considerata, a buona ragione, uno degli argomenti cruciali per delineare il futuro sostenibile dell'Ue nonché uno degli assi portanti delle politiche europee di sviluppo economico.

Efficiency First, recitano i documenti della Commissione Europea. E le politiche di efficienza energetica hanno contribuito davvero, insieme alla crisi economica, a stabilizzare i consumi di energia primaria della UE su livelli leggermente inferiori rispetto al 1990 (Gianni Silvestrini, Direttore scientifico di Kyoto Club e QualEnergia - Introduzione al libro).

Anche il nostro Paese si muove in questa direzione e raccoglie successi a ritmo costante, a dispetto dell'as-

senza di un progetto integrato di politica industriale e un naturale accesso al credito. "105 buone pratiche di efficienza energetica made in Italy" presenta oltre un centinaio di casi concreti in settori che spaziano dall'industria alla pubblica amministrazione, dagli edifici residenziali al terziario, dai trasporti agli impianti sportivi, dai servizi e consulenze energetiche alla comunicazione e alla didattica.

E questo a dimostrazione che i margini di intervento nel campo dell'efficienza energetica sono molteplici e le potenzialità ampie e diversificate.

Per accelerare questo percorso virtuoso è

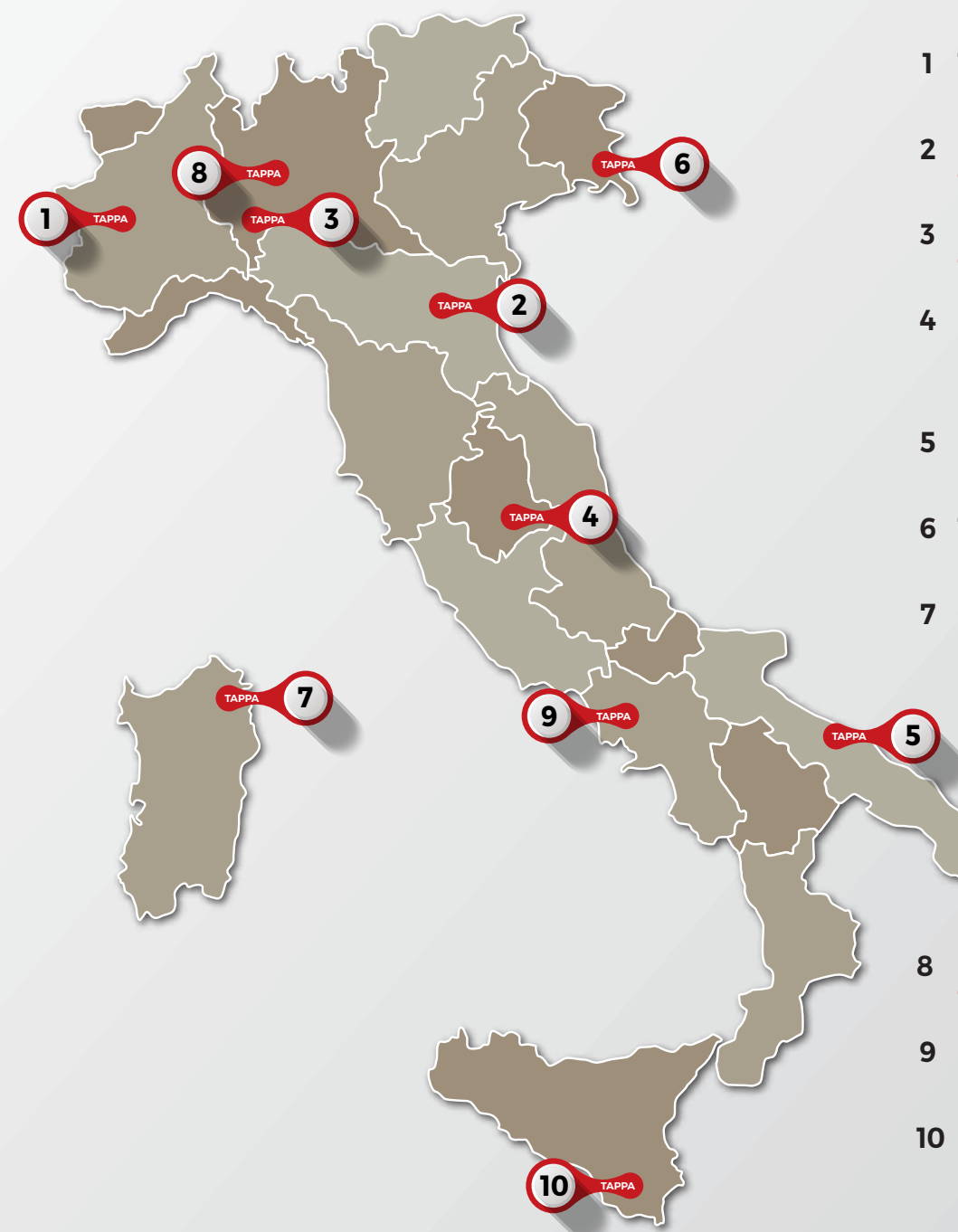
necessaria una spinta per incentivare gli interventi, renderli più semplici dal punto di vista normativo e favorire una riqualificazione dell'offerta in grado di ridurre i costi di intervento, con modelli finanziari adeguati. L'auspicio è che a livello nazionale, come su scala europea, vengano adottate politiche incisive e adeguate alle sfide da affrontare. Questo volume raccoglie alcune delle eccellenze italiane nel settore dell'efficienza energetica, e racconta di quella parte del Paese che ha scelto una strada che porta a un futuro più sostenibile ed equo.

Utilizzabile anche come base per attività di divulgazione, il volume vuole contribuire alla creazione di una cultura diffusa della riqualificazione energetica. La struttura a schede, in cui i punti forti di ogni progetto sono evidenziati secondo indicatori di facile lettura, ne permette l'impiego nella comunicazione con i media e lo rende facilmente fruibile dai soggetti interessati.

"Per il settore dell'efficienza energetica in Italia, si stima un volume d'affari medio annuo di circa 5,2 miliardi di euro. Si tratta di una filiera di eccellenza, differenziante per il nostro Paese - sottolinea Laura Bruni, Coordinatrice del Gruppo di Lavoro "Efficienza energetica" di Kyoto Club - e le storie portate all'attenzione dei lettori sono esperienze concrete, innovative e replicabili: ciò significa favorire concretamente uno sviluppo economico sostenibile e la competitività italiana. L'efficienza energetica è sapere integrato ed interdisciplinare: questi 105 casi virtuosi lo dimostrano. Diversi per comparti e per dimensioni, tutti testimoniano che in Italia le capacità progettuali, produttive e realizzative che operano nel settore dell'efficientamento energetico sono assolutamente competitive, anzi, senza uguali in Europa".

## Save the date

### LE DIECI TAPPE DEL TOUR 2017

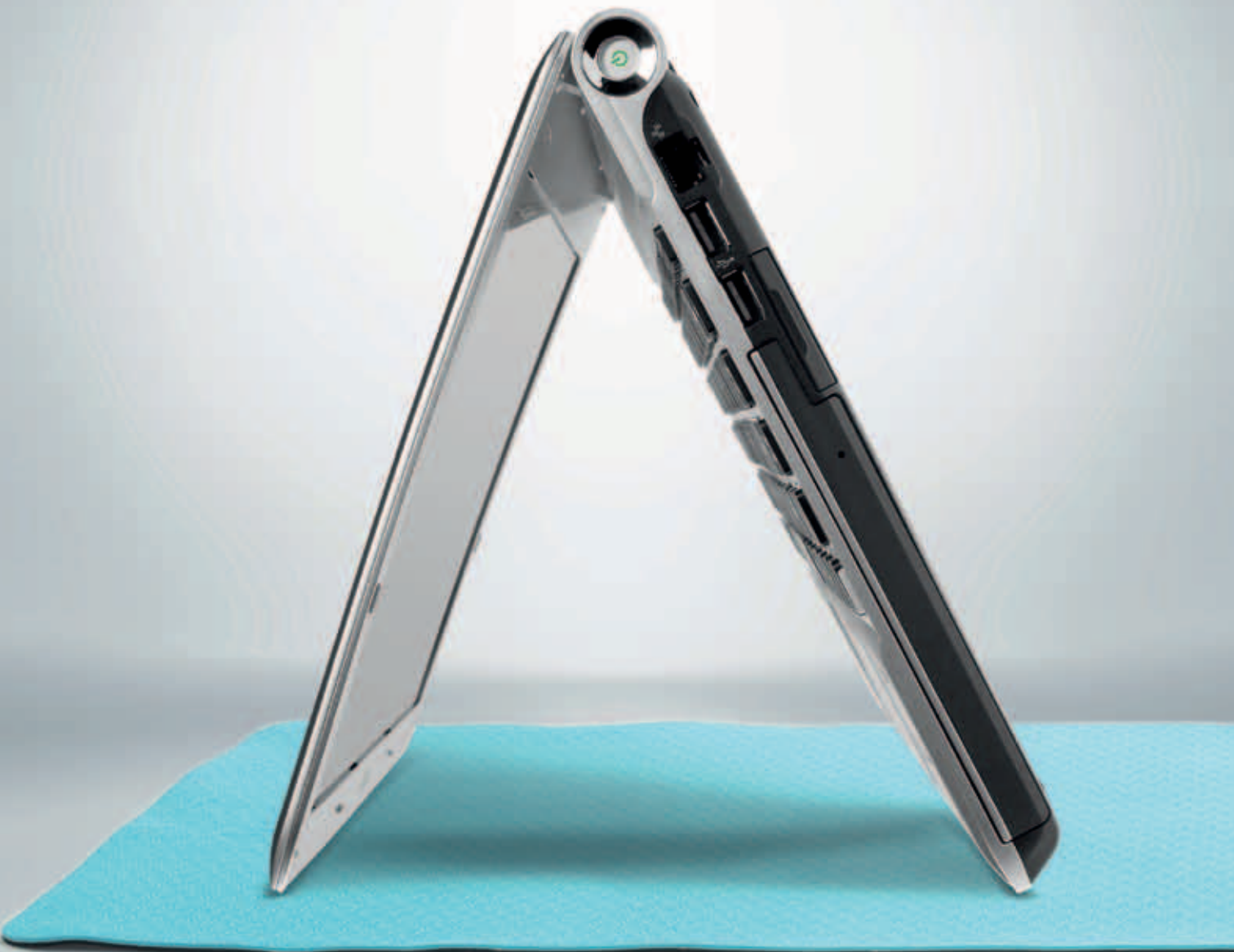


- 1 **TORINO**  
5 - 8 Aprile
- 2 **BOLOGNA**  
19 - 22 Aprile
- 3 **PAVIA**  
17 - 20 Maggio
- 4 **NORCIA/SPOLETO  
MONTEFALCO**  
7 - 10 Giugno
- 5 **BARI**  
28 Giugno - 1 Luglio
- 6 **TRIESTE/UDINE**  
6 - 9 Settembre
- 7 **OLBIA**  
27 - 30 Settembre
- 8 **MILANO**  
15 - 21 Ottobre
- 9 **CASERTA**  
8 - 11 Novembre
- 10 **RAGUSA**  
22 - 25 Novembre

**PANORAMA  
d'Italia**  
TUTTO IL MEGLIO VISTO DA VICINO

**cobat**  
CONSORZIO NAZIONALE  
RACCOLTA E RICICLO

# RIMETTILI IN FORMA



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

**cobat**  
**CONSORZIO NAZIONALE  
RACCOLTA E RICICLO**  
ALLA FINE CI PENSIAMO NOI