

# Ottantadue

PIOMBO BATTERIE AMBIENTE

GIUGNO 2020 **1**

COBAT INFORMA STORIA • CULTURA • ECONOMIA



## NASCE COBAT ACADEMY: FORMAZIONE E CONSULENZA PER LE IMPRESE

**3** 150 ANNI DI STORIA  
DELLE AUTO ELETTRICHE

**15** CAR-E SERVICE, UN PROGETTO  
PER LA GREEN ECONOMY

**20** UN TEAM EUROPEO PER  
IL RICICLO DELLE BATTERIE

# Sommario

1 GIUGNO 2020

## EDITORIALE

Solidarietà e sviluppo sostenibile sono gli strumenti per rinascere

### ALLA SCOPERTA DEI 150 ANNI DI STORIA DELL'AUTO ELETTRICA 3

Il primo veicolo a trazione elettrica venne presentato a Parigi nel 1867, oggi tutte le case automobilistiche puntano su veicoli a emissioni zero.



### CAR-E SERVICE, UN PROGETTO PER LA GREEN ECONOMY 15

"Agevolare la transizione verso un'economia e una società verdi per mezzo dell'eco-innovazione": è questo l'obiettivo del programma europeo CarE-Service.



### COBAT NEL TEAM EUROPEO PER IL FINE VITA DELLE BATTERIE AL LITIO 20

Si chiama Reneos la nuova società cooperativa europea impegnata nel settore del fine vita delle batterie. Un team del quale fa parte anche Cobat.



### NASCE COBAT ACADEMY: FORMAZIONE E CONSULENZA PER LE IMPRESE 25

Cobat lancia la piattaforma di consulenza e condivisione di know-how per le aziende che puntano su innovazione, nuove opportunità e modelli di business.



### OBIETTIVO TERRA COMPIE 11 ANNI, IN FOTO LE PERLE DELLA NATURA 32

Consegnate le foto dei numerosi concorrenti di Obiettivo Terra 2020. In attesa delle premiazioni, ecco alcune delle più belle immagini delle passate edizioni.



### SOSTENIBILITÀ E STILE NELLA NUOVA FIAT 500 ELETTRICA 37

Presentata la nuova Fiat 500 a emissioni zero. Avrà un'autonomia di 400 km, una rapida capacità di ricarica e potrà contare sulla modalità "Sherpa".



## LIBRI SCELTI

- Mercanti di dubbi - Come un manipolo di scienziati ha nascosto la verità
- Il mondo dopo il PIL - Economia e politica nell'era della post-crescita

## COBAT INFORMA

- Cobat.it, ecco il nuovo hub digitale

*“Non contare ogni giorno che  
passa per ciò che raccogli,  
ma contalo per ciò che semini.”*

*(Robert Louis Stevenson)*

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**

**Giancarlo Morandi**

**Gea Nogara**

**Nicoletta Picone**

**Ufficio Stampa Cobat**

Foto, tabelle e infografica:

**Archivio Cobat**

**Adobe Stock**

**Emanuela Fagioli**

**Matteo Filacchione**

**Ufficio Stampa Cobat**

**Leonardo Arena**

**Concorso Obiettivo Terra**

**Ufficio stampa CarE-Service**

**www.fiat.it/500-elettrica**

**www.reneos.eu**

**Wikimedia Commons**

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

Questo prodotto è composto da materiale  
che proviene da foreste ben gestite,  
foreste certificate FSC®  
e da altre fonti controllate.



# Solidarietà e sviluppo sostenibile sono gli strumenti per rinascere



Giancarlo Morandi  
Presidente Cobat

Questo numero di Ottantadue è stato progettato prima dell'inizio della Pandemia dovuta al corona virus covid-19 (o sars covid-2) e vede la luce nel momento in cui in Italia si spera nella fine della forza del virus.

All'inizio, nel momento in cui gli italiani avevano riempito i balconi di bandiere, di canti e dunque di speranza, molti hanno ipotizzato che alla fine vi sarebbe stata una maggior unione che nel pas-

sato tra le donne e gli uomini di questo Paese. Purtroppo oggi dobbiamo constatare che quella speranza è stata delusa dai fatti.

Anzi, ormai quasi al termine della diffusione del virus in Italia, dobbiamo constatare che la nostra società è ancora più divisa di quanto lo fosse pochi mesi addietro.

Siamo stati tutti delusi dagli scienziati che noi immaginavamo cultori della ricerca e della verità ed invece li abbiamo visti solo cultori della propria vanità, senza alcun ombra di dubbio su tutto ciò che proclamavano volta a volta rispetto ad una realtà che non conoscevano e che continuano a non conoscere.

Nel momento poi di dover far recuperare forza economica al nostro tessuto sociale abbiamo dovuto constatare, e ancora lo stiamo costatando, come l'egoismo delle diverse categorie sia rimasto intatto, ognuna pretendendo per sé l'attenzione del Governo e nessuna proponendo un quadro generale che tenesse conto dei bisogni di tutti.

E certo la cattiveria, la stupidità, l'ignoranza sbandierate da tanti frequentatori dei social, per fortuna una minoranza, non migliora il nostro panorama umano.

Dunque rispetto ad ieri esistono nuovi motivi di disaccordo e di contrasto che dividono ancora di più la nostra società già così frammentata.

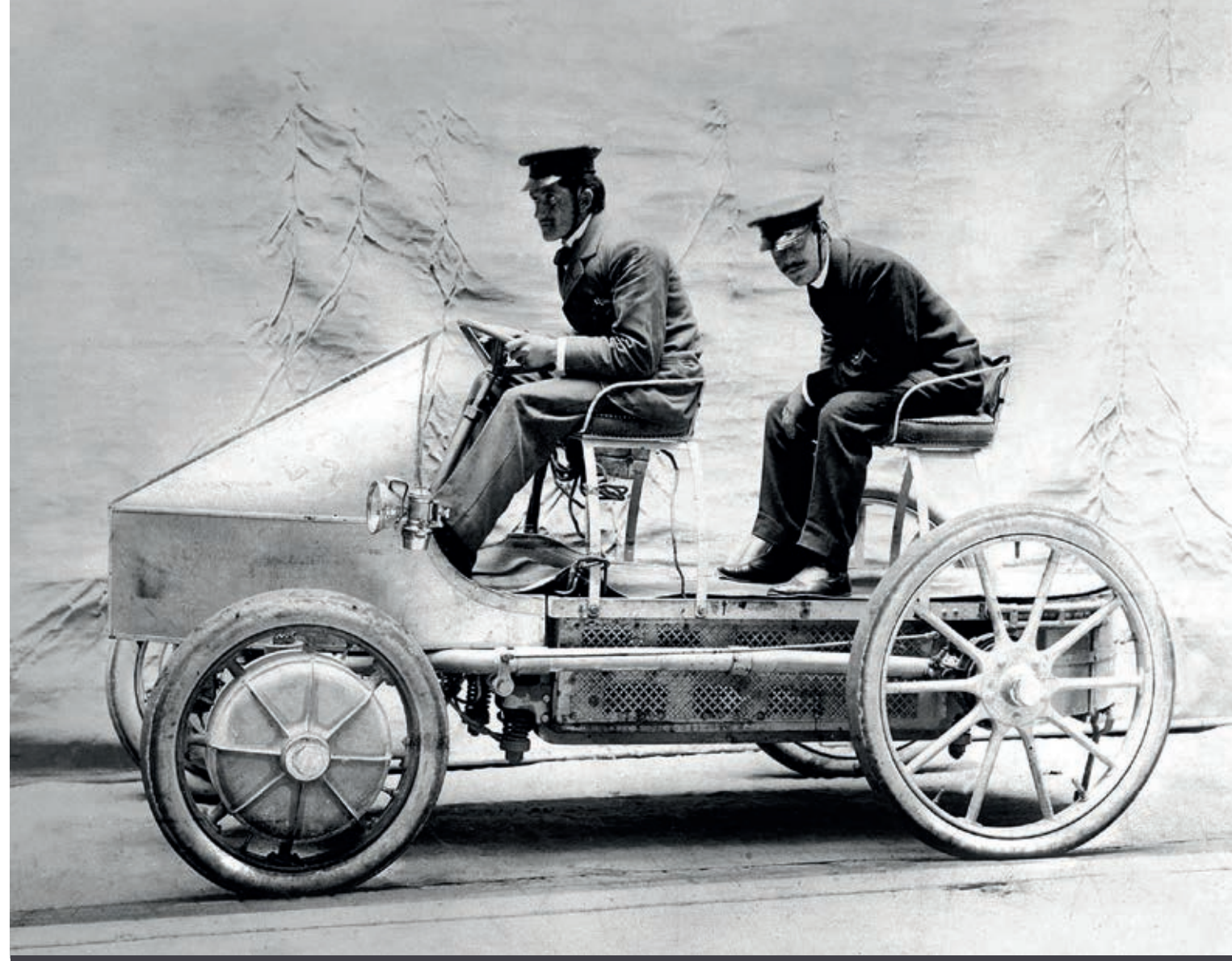
Comunque, nonostante le difficoltà, le donne e gli uomini che fanno parte di Cobat ed i loro più stretti collaboratori in questo periodo non hanno mai smesso di lavorare per garantire al Paese e ai propri soci tutte quelle attività legate ai propri compiti istituzionali nel campo dell'economia circolare.

Credo che il lavoro da loro svolto sia il punto che ci permette di guardare avanti con la speranza di tempi migliori.

Come tutti coloro che lavorano in Cobat e per Cobat, tante altre persone in questo buio periodo hanno svolto il proprio dovere non rifugiandosi in facile scappatoie formali: da queste persone oggi possiamo attendere la rinascita nel nostro Paese, una rinascita che deve essere solidale e sempre attenta a garantire uno sviluppo sociale coerente con le necessità di ognuno e quelle generali dell'ambiente.

Dunque, nonostante le divisioni che oggi hanno grande rilevanza mediatica, tutti coloro che hanno fatto il proprio dovere e che certamente continueranno a farlo sono le persone che possono garantirci una rinascita non solo economica, ma anche soprattutto morale di coesione e unione sociale.

Al loro lavoro, al loro impegno civile sono ancorate le nostre speranze e dunque il nostro ringraziamento per quanto hanno già fatto e per quanto faranno nel prossimo futuro.



## I 150 ANNI DI STORIA DELL'AUTO ELETTRICA

L'applicazione dell'elettrotecnica, nata nel 1800 con la pila di Volta, richiese ai ricercatori anni di esperimenti prima di riuscire a mettere a punto dei generatori utilizzabili al di fuori dei laboratori, nella vita quotidiana. A Parigi, polo dello sviluppo scientifico nella metà dell'800, i ricercatori più attenti compresero le potenzialità insite nel fluido elettrico "continuo" delle pile: una corrente forte e stabile, ben più utile delle scintille dell'elettrostatica. Ne seguì una intensa

sperimentazione e le 2 pile voltaiche vennero di volta in volta costruite con metalli ed elettrodi diversi. Malgrado gli sforzi ci vollero sessant'anni per mettere a punto due invenzioni che per le loro doti di energia e praticità sono tutt'ora prodotte in miliardi di pezzi: l'accumulatore elettrico di Planté e le pile di Leclanché. Gaston Planté, nato a Orthez nel 1834, era un fisico di formazione accademica. Fu prima assistente al Conservatoire des Arts et Metiers e poi professore di fisica

Testi:  
Ufficio Stampa Cobat  
Emanuela Fagioli

Foto:  
Wikimedia Commons



all'Associazione Politecnica per l'Istruzione Popolare. Nel 1840 il ventiseienne professore sperimentò nel suo laboratorio molti e diversi accoppiamenti di metalli ed elettrodi. Osservò che, fra tutti i metalli, il piombo era quello più idoneo per dare origine ad una pila con caratteristiche apprezzabili: innanzitutto gli elettrodi di piombo immersi in acido solforico si ossidavano al positivo costituendo una pila reversibile, che poteva cioè essere ricaricata, e poi la coppia piombo-acido solforico/biossido di piombo forniva una tensione di 2 volt stabile nel tempo. Nacque così un accumulatore elettrico efficace e poco costoso, lo stesso che ancor oggi avvia milioni di autoveicoli. Nel 1867 il primo veicolo a trazione elettrica viene presentato all'Esposizione Universale di Parigi dall'inventore austriaco Franz Kavogl. Nel 1881 Gustave Trouvé gira a Parigi con un triciclo elettrico, pochi mesi dopo è la volta di Berlino dove si sperimenta un autobus. Nel 1885 il francese Jeantaud produce e vende vetture elettriche con una autonomia di 30 Km e una velocità di 20 Km/h. In Italia è il conte Giuseppe Carli di Castelnuovo Garfagnana, insieme all'ingegner Francesco Boggio, a realizzare la prima auto elettrica tricolore, siamo nel 1901.

## LA PRIMA AUTO ELETTRICA ITALIANA

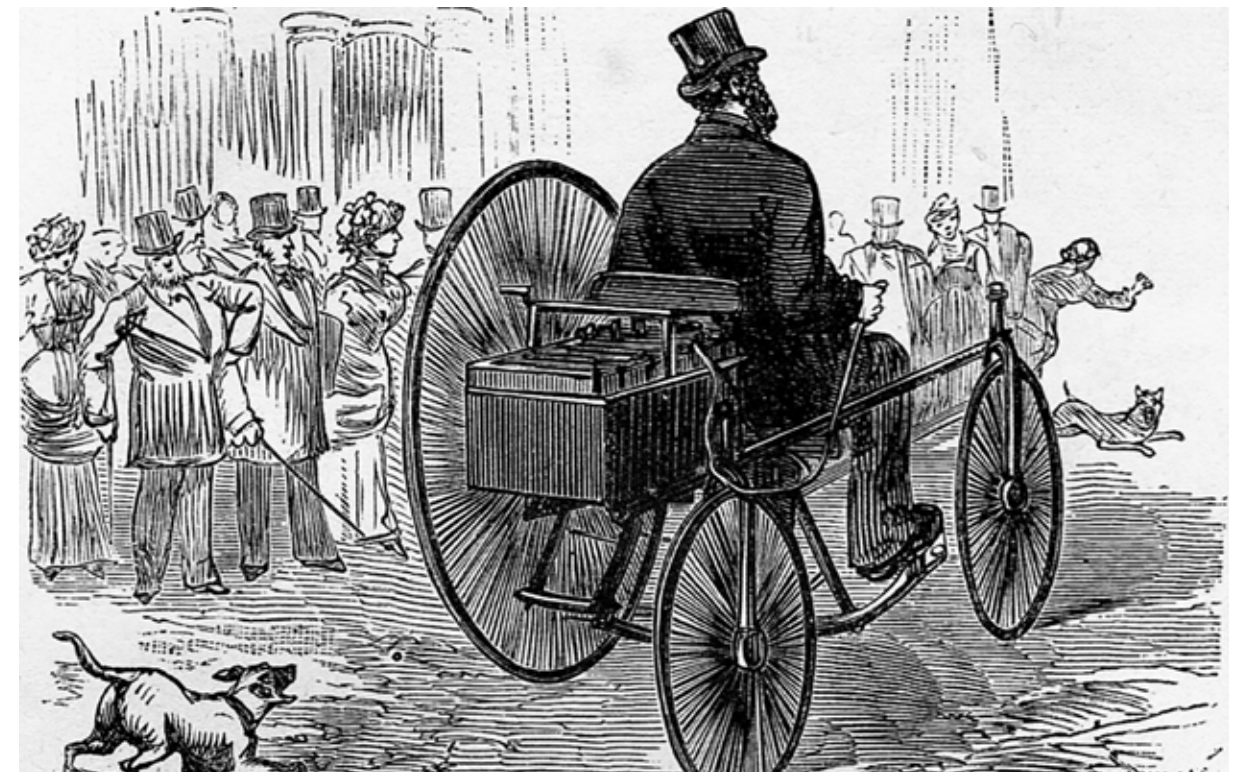
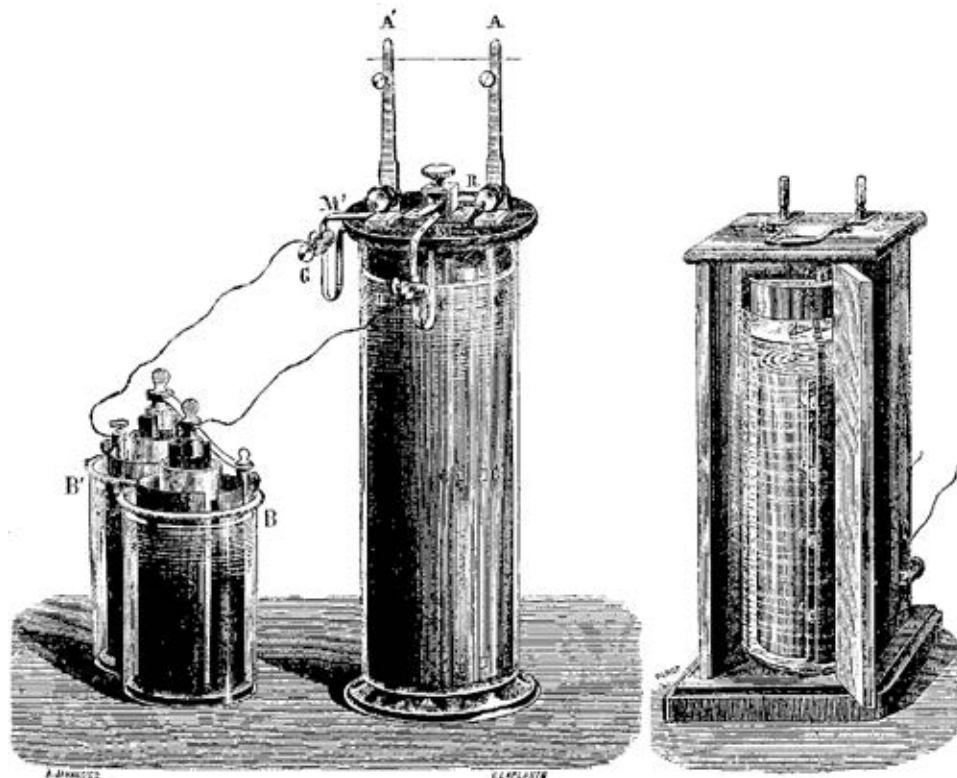


A bordo potevano salire due persone. Era lunga 1,80 metri, larga 1 e alta 1,20. Pesava 140 chilogrammi batterie incluse. Le batterie erano formate da 10 accumulatori da 25 ampere-ore chiusi in cassette d'ebanite. Il potenziale accumulato era di circa 2.000 watt.



Per avere delle auto elettriche, servivano delle batterie ricaricabili. La soluzione arriva nel 1859 con l'invenzione della batteria piombo acido a opera del fisico francese Gaston Planté.

Nella pagina a lato. Nel 1880 Gustave Trouvé, migliorò l'efficienza di un piccolo motore elettrico, sviluppato da Siemens, e con la batteria ricaricabile, lo montò su un triciclo inglese che era stato costruito nella città inglese di Coventry, inventando così il primo veicolo elettrico al mondo. Anche se questo venne testato con successo il 19 aprile del 1881 lungo la Rue Valois, nel centro di Parigi, non riuscì ad ottenere il brevetto.





A Londra e New York, nel 1897, vengono introdotti i taxi elettrici. In America le auto elettriche sono gettonatissime in particolar modo tra le donne della buona borghesia.

Negli ultimi decenni dell'800 le automobili alimentate con accumulatori al piombo acido iniziarono a percorrere le polverose vie dei parchi cittadini sotto gli occhi curiosi della gente e sotto quelli più allarmati delle forze dell'ordine. Le limitate prestazioni non rallentavano certo la crescita di un mercato che aveva fame di velocità.

A Londra e New York - siamo nel 1897 - vengono introdotti i taxi elettrici. In America le

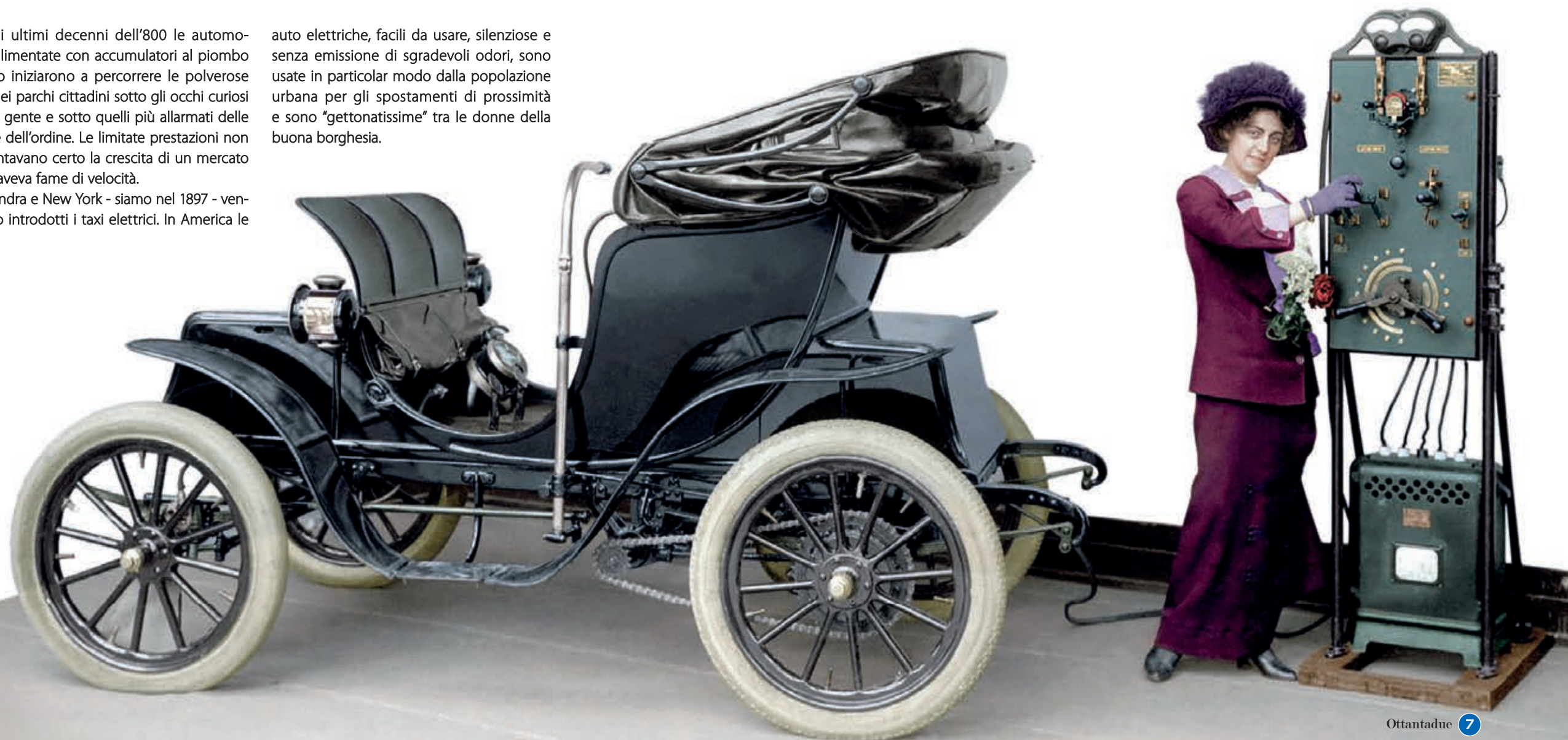
auto elettriche, facili da usare, silenziose e senza emissione di sgradevoli odori, sono usate in particolar modo dalla popolazione urbana per gli spostamenti di prossimità e sono "gettonatissime" tra le donne della buona borghesia.

Sono anni di grande fermento. Nascono le prime competizioni, talvolta non autorizzate, tra veicoli. In Francia, nei pressi di Versailles, il Parco di Achères è teatro di numerose sfide grazie a un rettilineo lungo oltre un chilometro, ideale per lanciare i "nuovi mostri".

La sfida che passerà alla storia si svolge il 29 aprile del 1899. Dopo mesi difficili e senza risultati degni di nota, il belga Camille Jenatton, detto Barone Rosso per via della sua barba fiammeggiante, riesce a risolvere i problemi della sua Jamais Contente, auto elettrica da lui stesso ideata e costruita. Più che un'auto un siluro su quattro ruote Michelin con due motori elettrici da 25 Kw alimentati da pesanti batterie di accumulatori al piombo. Peso complessivo 1.450 Kg e uno spazio esiguo per il guidatore costretto in una posizione certamente non favorevole e contraria a ogni legge di aerodinamicità.



Il primo veicolo a trazione elettrica venne presentato a Parigi nel 1867, oggi tutte le case automobilistiche puntano su veicoli a emissioni zero.





alimentato dall'energia elettrica immagazzinata nelle batterie e da un motore a scoppio. Negli anni Venti del '900 le reti stradali migliorano e la fame di spostamenti richiede autonomia maggiore alle auto. Negli stessi anni la scoperta di vasti giacimenti petroliferi rende più economica la benzina. Nel 1912, con l'arrivo dell'avviamento elettrico, l'automobile con motore a scoppio diventa anche più semplice da guidare. La concomitanza di questi fattori "raffredda" il mercato dell'elettrico; la diffusione dell'auto a benzina surclassa quella delle e-car, che restano limitate all'uso urbano per la bassa velocità e autonomia.

L'abbondanza di benzina a basso costo e le migliorie al motore a combustione interna rendono inutili i carburanti alternativi. A cavallo tra gli anni '60 e '70 i prezzi del carburante però aumentano e si ridesta l'interesse per i veicoli elettrici.

Anche un evento scientifico-tecnologico di portata mondiale porta di nuovo alla ribalta i mezzi elettrici: siamo nel 1971, il primo veicolo con equipaggio è sulla Luna. Il rover della Nasa che si muove sul suolo lunare è alimentato da batterie. Nello stesso anno la General Motors sviluppa un prototipo di city car elettrica e la presenta al First Symposium on Low Pollution Power Systems Development del 1973.

La Löhner-Porsche Mixed Hybrid (a volte erroneamente definita Löhner-Porsche) fu il primo veicolo ibrido ed è stato sviluppato da Ferdinand Porsche a Löhner-Werke. I primi prototipi furono veicoli elettrici a batteria a due ruote motrici con due motori montati sul mozzo della ruota anteriore. Una versione successiva era un ibrido di serie che utilizzava motori elettrici montati sul mozzo di ciascuna ruota, alimentati da batterie e un generatore a benzina.

La Cita n° 25, più conosciuta come La Jamais Contente, è un'auto elettrica costruita nel 1899, entrata nella storia per essere stata la prima autovettura a superare la velocità di 100 km/h.

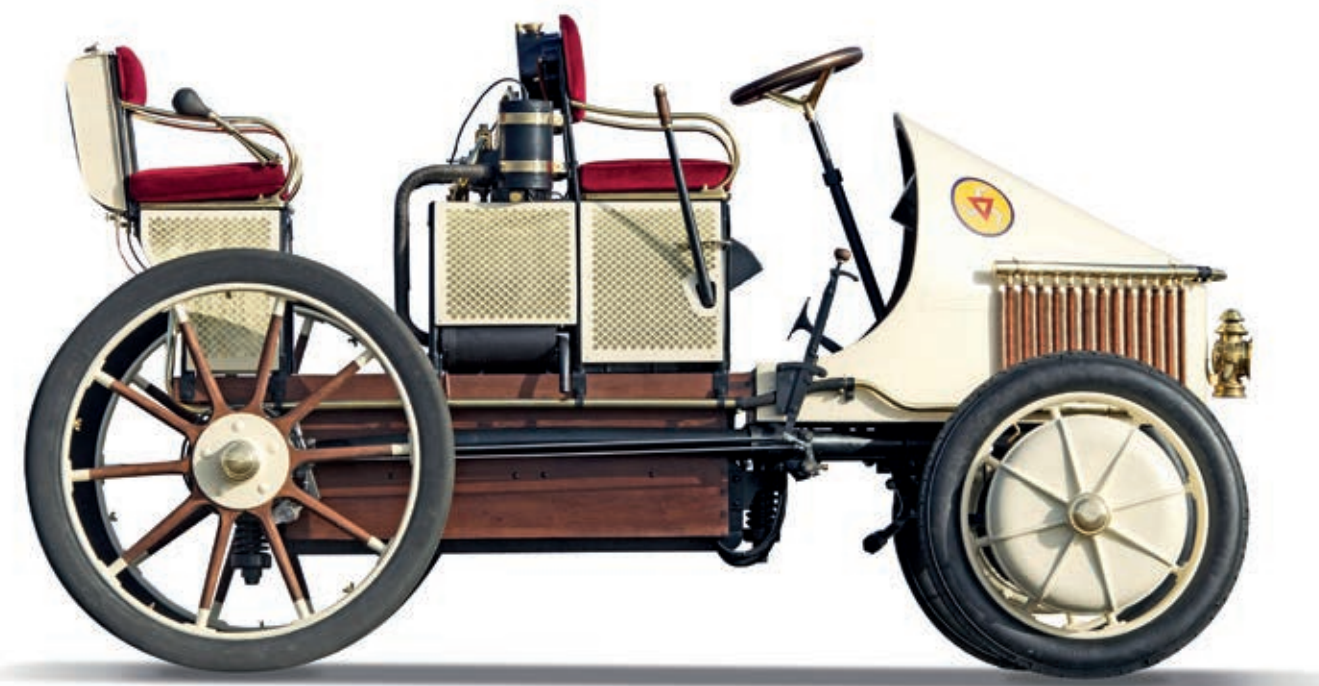
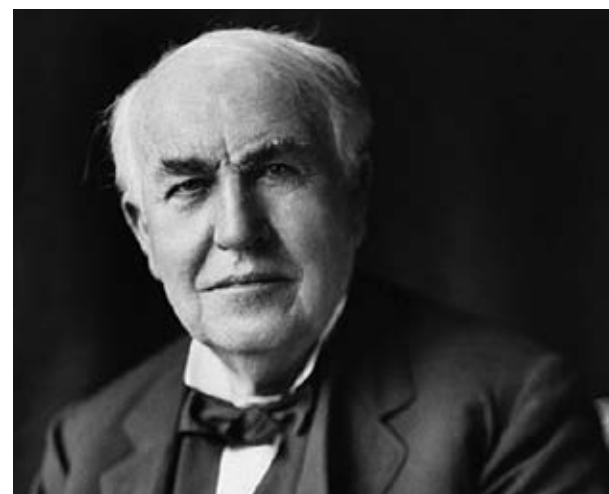
Nella foto a destra, Thomas Alva Edison, ad oggi considerato uno dei più grandi inventori della Storia.

Nel 1901 si dedica allo sviluppo delle e-car con l'obiettivo di migliorare l'efficienza delle batterie.

Possiamo immaginare come in quella mattina di tiepido sole la vettura sfrecciò silenziosa tra due ali di muti spettatori, ancor più muto lo spericolato belga che lì si giocava la vita e l'onore. Forse c'era vento a favore che muoveva le foglie e accompagnava il siluro, ma questo la storia non ce lo dice. Ci consegna invece una Jamais Contente che percorre fra la polvere il lungo rettilo del Parco di Achères ad una velocità folle. Il risultato strabiliante: i cronometri indicano una media di 105,88 Km/h. È il trionfo di Janetzy, la capacità di muoversi in velocità da sogno si fa possibilità e spalanca le porte al futuro.

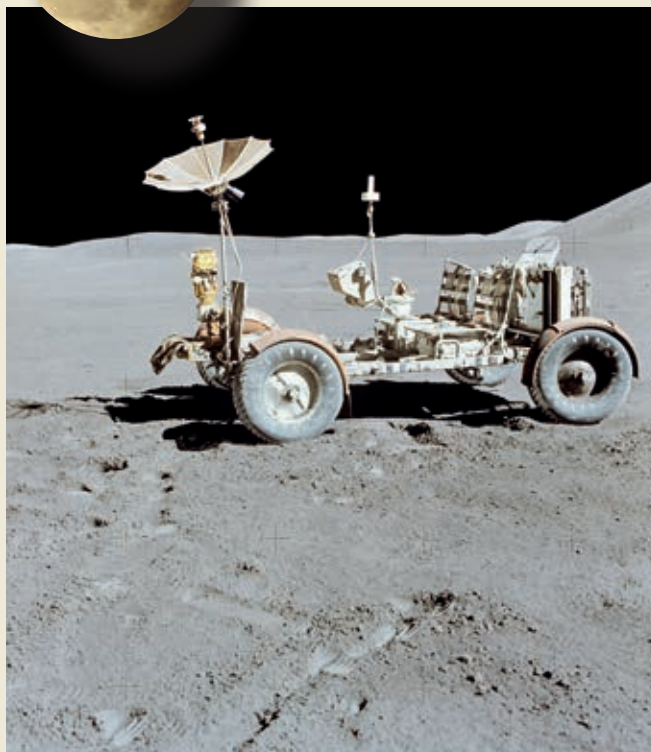
Molti inventori si dedicano allo sviluppo delle e-car. Anche Thomas Edison nel 1901 lavora a migliorare le batterie dei veicoli elettrici e nel primo decennio del '900 negli Stati Uniti un terzo dei veicoli circolanti è elettrico.

È del 1901 anche la prima auto ibrida: la crea Ferdinand Porsche, fondatore dell'omonima casa automobilistica. Alla prima ibrida si dà il nome di Löhner-Porsche Mixte, il veicolo è





## CURIOSITÀ



Il Rover statunitense non fu l'unico, né il primo ad essere impiegato sulla Luna. Anche i sovietici, infatti, portarono sulla superficie le loro auto elettriche che però non erano guidate fisicamente da astronauti.

Il Lunochod 1 si mosse sul suolo lunare dal 17 novembre 1970 e rimase attivo per 322 giorni, successivamente il Lunochod 2 arrivò sulla Luna nel 1973.



Nel 1973 e fino al 1977 la CitiCar di Sebring-Vanguard viene prodotta in 2000 esemplari. La sua popolarità rende Sebring-Vanguard il sesto produttore auto degli Stati Uniti nel 1975. Ma la rinascita dell'elettrico ha breve durata, le performance e l'autonomia rispetto al motore a scoppio sono ancora troppo basse, già nel 1979 spariscono dal mercato fino al 1990 quando le nuove leggi californiane per contrastare l'inquinamento dell'aria riaccendono le luci sulle e-car. Le case automobilistiche iniziano a elettrificare alcuni modelli popolari aumentandone al contempo velocità e performance per ridurre il gap con i veicoli tradizionali.

La Fiat già nel 1963 aveva realizzato una serie di prototipi di auto elettriche ma, si dovrà attendere gli Anni Novanta per l'uscita sul mercato della Panda Elettra, conversione con motore elettrico alimentato da batterie al piombo acido del modello base.

La Toyota, siamo nel 1997, presenta la Prius, prima auto ibrida di massa. Nel 2000 viene venduta in tutto il mondo ed ha un immediato successo. La batteria montata su questo modello è al nichel idruro di metallo.



## FIAT PANDA ELETTRA



Velocità massima 70 km/h, 100 chilometri massimi percorribili fra due ricariche mantenendo velocità costante di 50 km/h.

La seconda versione, disponibile dal 1992, presentava l'opzione delle batterie al nichel-cadmio

## LA PANDA DEL FUTURO



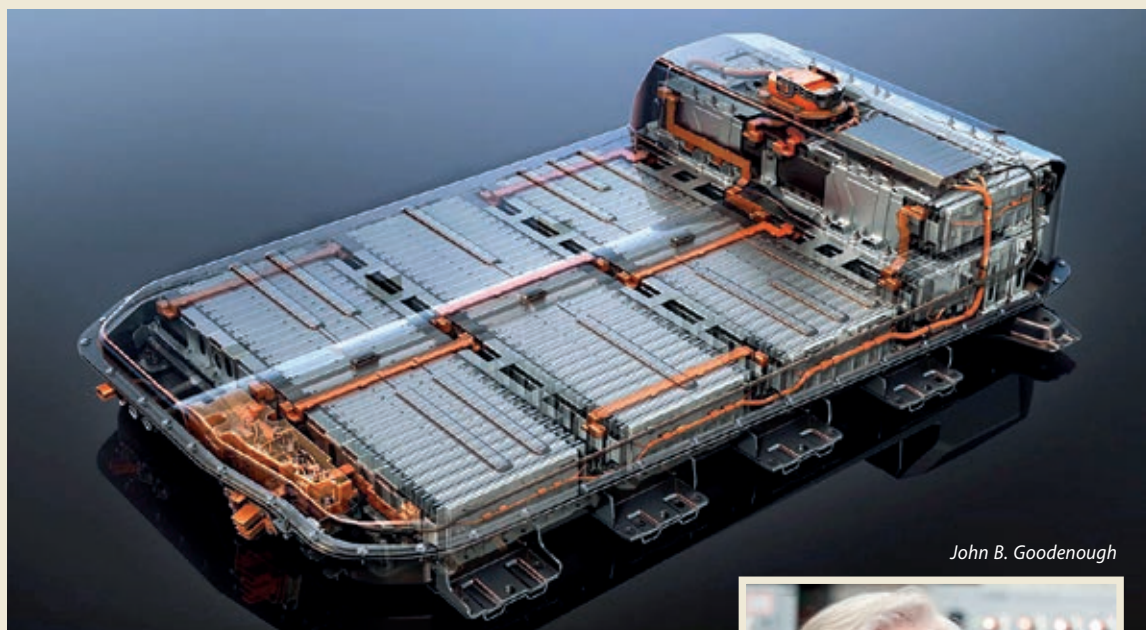
Nel 1971 la General Motors sviluppa un prototipo di city car elettrica. Nel 1997 la Toyota presenta la Prius, prima auto ibrida di massa. Nel 2010 Nissan mette in commercio la Leaf, 100% elettrica.

General Motors richiama e distrugge le sue auto elettriche EV1: siamo nel 2003. Nello stesso anno e proprio a seguito della decisione della General Motors, Martin Eberhard e Marc Tarpenning fondano una startup chiamata Tesla Motors.

Nel 2004 Elon Musk entra a far parte della società come investitore principale.



## L'ARRIVO SUL MERCATO DELLE BATTERIE AL LITIO



John B. Goodenough

Gilbert Lewis fabbricò le prime batterie al litio nel 1912. Le prime pile non ricaricabili furono create nei primi anni '70. La batteria ricaricabile agli ioni di litio necessitò di altri venti anni di sviluppo prima che fosse sicura abbastanza per essere usata in massa sul mercato e la prima versione commerciale fu creata dalla Sony nel 1991, a seguito di una ricerca di un team diretto da John B. Goodenough. Per le auto si dovrà attendere ancora qualche anno...



La prima auto prodotta dall'azienda fu la Roadster, con una autonomia di 340 km. La Roadster è stata la prima automobile di produzione a utilizzare batterie con celle agli ioni di litio.

Nel 2010 GM lancia la Chevy Volt, primo ibrido plug-in. A dicembre dello stesso anno,

Nissan mette in commercio la Leaf, totalmente elettrica.

Intanto la batteria, componente più costoso dell'auto elettrica, inizia a calare del 50% in quattro anni.

A tutt'oggi il costo della batteria agli ioni di litio montata su un'e-car è pari al 30%

A fine millennio la Toyota presenta l'auto ibrida Prius. Nel 2000 viene venduta in tutto il mondo e ha un immediato successo.







Il costo della batteria agli ioni di litio montata su una e-car è pari al 30% del prezzo totale della vettura. Per abbattere la spesa si punta al riutilizzo degli accumulatori come storage.

del costo totale della vettura. Un costo che le aziende automobilistiche cercano di abbattere progettando riutilizzi smart delle batterie dismesse dalle auto ma ancora in grado di ricevere e restituire energia, come ad esempio il riutilizzo per lo storage, ovvero la conservazione dell'energia prodotta dalle fonti rinnovabili. Oggi l'offerta di auto elettriche riguarda praticamente tutte le case automobilistiche e gli indirizzi a tutela del clima e della salute pubblica che l'Europa e gli Stati membri hanno già adottato e adotteranno nell'imminente futuro non potranno che accelerare un processo troppe volte auspicato.



# CarE-Service

In accordo con quanto stimato da BloombergNEF, la divisione della multinazionale operativa nel settore dell'informazione che si occupa di economia energetica, il 2020 sarà per l'Europa l'anno dell'auto elettrica.

A favorire questa crescita hanno certamente contribuito le iniziative legislative e le misure di sostegno previste nella strategia della Commissione Europea per una mobilità sostenibile a basse emissioni.

## UN PROGETTO PER LA GREEN ECONOMY





La Commissione Europea promuove una mobilità sostenibile e basse emissioni. Tra gli obiettivi c'è quello di accrescere la competitività nel settore delle batterie, attraverso filiere di valore strategico.

Testi:  
Nicoletta Picone  
Foto:  
Ufficio stampa  
CarE-Service  
Adobe Stock

Kick Off Meeting Milano:  
tecnici e studiosi  
impegnati nel progetto  
di portata europea.

Il posizionamento dell'Europa in merito alla mobilità elettrica sta divenendo sempre più ambizioso: l'obiettivo della Commissione è quello di accrescere la competitività nel settore delle batterie, attraverso la costruzione di catene del valore strategiche in grado di aumentare l'autonomia dell'UE, con la possibilità nei prossimi anni di configurarsi come leader industriale. In tale contesto, l'orientamento strategico adottato dalla Commissione si esplica attraverso l'interazione sinergica di molteplici approcci ed azioni che mirano ad incrementare le attività di ricerca ed innovazione, ponendo particolare attenzione: allo sviluppo di nuovi materiali o possibilità costruttive per le celle delle batterie, al miglioramento delle

attività finalizzate al second-life attraverso lo sviluppo di soluzioni innovative che ne consentano il riuso ed il riciclo, allo sviluppo e ottimizzazione di modelli di mobilità e quindi di business alternativi, quali il car sharing e mobilità multimodale. Per il raggiungimento di tali obiettivi sono necessari investimenti ingenti ed è per tale motivo che la Commissione sostiene la cooperazione tra i principali operatori del settore, incoraggiando la formazione di consorzi europei nel campo della ricerca, dell'innovazione e della produzione e facilitando un ricorso più efficace ai fondi e ai meccanismi di finanziamento esistenti, in stretta collaborazione con la Banca Europea per gli Investimenti (BEI) e gli Stati membri. È in tale contesto che si inserisce anche il Programma Quadro Horizon 2020, che offre un sostegno complementare ai fondi strutturali e di investimento europei, e all'interno del quale è stato finanziato il progetto CarE-Service ([www.careservice-project.eu](http://www.careservice-project.eu)), nel sottoprogramma H2020-

EU3.5.4 "Agevolare la transizione verso un'economia e una società verdi per mezzo dell'eco-innovazione".

L'obiettivo del programma è promuovere tutte le forme di eco-innovazione che consentono la transizione verso un'economia verde. Le attività si concentrano sul rafforzamento di tecnologie, processi, servizi e prodotti eco-innovativi, anche attraverso l'esplorazione di modalità per ridurre la quantità di materie prime nella produzione e nel consumo, sul superamento delle barriere in tale contesto, nonché sulla loro diffusione e replicazione sul mercato, con particolare attenzione per le PMI, sul sostegno alle politiche innovative, ai modelli economici sostenibili e ai cambiamenti sociali, sulla misurazione e la valutazione dei progressi verso un'economia verde e sulla promozione dell'efficienza delle risorse per mezzo dei sistemi digitali.

In particolare, il progetto CarE-Service coordinato dal Dott. Giacomo Copani dell'Isti-



tuto di Sistemi Intelligenti ed Innovativi per il Manifatturiero Avanzato del Consiglio Nazionale delle Ricerche (STIIMA-CNR), ha l'obiettivo di promuovere lo sviluppo di modelli di business innovativi basati sul paradigma dell'Economia Circolare ed applicati al settore della mobilità elettrica

Il progetto CarE-Service è coordinato dal dottor Giacomo Copani dell'Istituto di Sistemi Intelligenti ed Innovativi per il Manifatturiero Avanzato del Consiglio Nazionale delle Ricerche (STIIMA-CNR).





nufacturing ed il riciclo selettivo di componenti e materiali ad alto valore aggiunto (in particolare batterie al litio, ma anche componenti metallici e tecnopolimeri);  
 II) dimostrare su scala europea la sostenibilità economica, sociale e ambientale attraverso l'analisi di cinque casi di studio;  
 III) sviluppare nuovi mercati dei servizi per la mobilità sostenibile e creare le condizioni per una più larga diffusione a livello europeo.

Il progetto, della durata di 36 mesi (a partire da giugno 2018), ha ricevuto un finanziamento di circa 6,2 milioni di euro e coinvolge 15 partner europei tra cui Cobat, le cui attività sono coordinate dall'area studi e ricerche del Consorzio. Cobat, nel suo ruolo di sistema per la gestione del fine vita di pile e accumulatori con forte vocazione alle tematiche di Economia Circolare, ha il compito di comunicare e diffondere al network dei consorziati i risultati del progetto relativi allo sviluppo di una nuova catena del valore focalizzata al recupero di batterie al litio per applicazioni second-life.

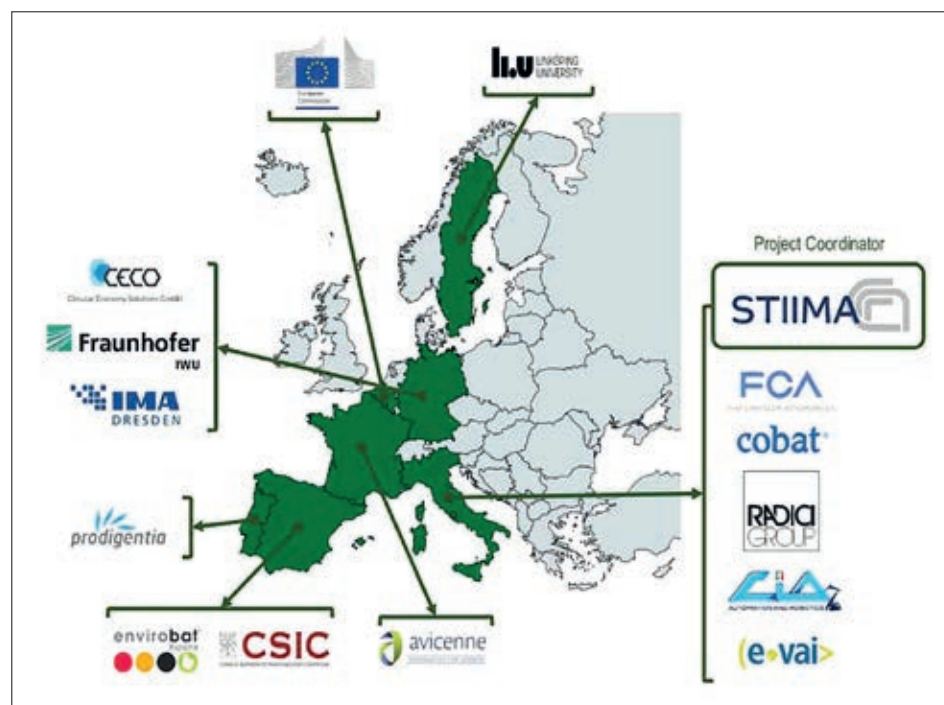
Dal punto di vista tecnico, Cobat ha gestito la progettazione e la realizzazione di un modello di logistica inversa per l'implementazione delle nuove catene del valore che andranno a configurarsi in un futuro mol-

(includendo sia veicoli ibridi che elettrici), che consentono l'offerta di nuovi servizi di mobilità altamente personalizzati per i cittadini. Tali servizi e modelli di business cambieranno drasticamente l'attuale catena del valore dei veicoli a fine vita, supportandone la transizione verso un approccio mirato alla sostenibilità. Al fine di raggiungere tale proposito, il progetto si propone di:

I) favorire lo sviluppo di tre nuove catene di valore su scala europea, per il riuso, il rema-



Il progetto, della durata di 36 mesi (a partire da giugno 2018), ha ricevuto un finanziamento di circa 6,2 mln di euro e coinvolge 15 partner europei tra cui Cobat, le cui attività sono coordinate dall'area studi e ricerche del Consorzio.



to prossimo, tenendo conto dei volumi di immesso sul mercato negli scorsi anni e della vita media delle batterie al litio che si attesta intorno agli 8 anni, e comunque al raggiungimento dell'80% della loro capacità residua. Nel dettaglio, saranno sviluppati algoritmi di simulazione per progettare un'infrastruttura di logistica inversa ottimale in termini di localizzazione e capacità dei siti operativi, e domanda dei prodotti second-life. Tali algoritmi avranno validità generale e saranno applicabili a diversi distretti europei, considerando la loro specializzazione in termini di parti trattate, capacità, estensione geografica, etc.

Cobat è coinvolto nella identificazione dei potenziali attori del network e nella localizzazione dei siti in cui possono aver luogo i servizi e i processi dell'economia circolare (disassemblaggio di parti, caratterizzazione, certificazione, riassetto, rigenerazio-

“Agevolare la transizione verso un'economia e una società verdi per mezzo dell'eco-innovazione”: è questo l'obiettivo del programma CarE-Service. Si punta al minimo utilizzo di materie prime.

ne, riciclo, etc.), tenendo conto della conformità alla legislazione vigente in termini di standardizzazione e norme di sicurezza sia in fase di lavorazione e stoccaggio che di trasporto.

Sulla base di queste specifiche, Cobat coordinerà le attività di definizione di una strategia al fine di mitigare o rimuovere i limiti degli attuali standard e le barriere poste dalle regolamentazioni vigenti sul second-life delle batterie. Il risultato di tali attività verrà riportato in un position paper pubblico, periodicamente aggiornato per tutta la durata del progetto.

Project Meeting Madrid: il team di CarE-Service al lavoro anche nella capitale spagnola.

Testi:  
Redazione Cobat

Foto:  
www.reneos.eu  
Adobe Stock

La mobilità elettrica è sempre più in espansione e l'offerta di veicoli elettrici e ibridi sta crescendo esponenzialmente: essa non riguarda più solo automobili, ma anche biciclette, monopattini, motorini, autobus, spazzatrici e camion. In conformità a quanto disposto dalla Direttiva Europea 66/2006, relativa a pile e accumulatori e ai rifiuti di pile e batterie, i produttori di tali mezzi di trasporto hanno una responsabilità cosiddetta "estesa" riguardo la gestione del fine vita delle batterie dei loro veicoli elettrici e ibridi. La Direttiva citata, infatti, dispone che produttori e importatori hanno l'obbligo di provvedere alla raccolta e al riciclo delle batterie da loro prodotte o importate.

In ogni Paese Membro dell'Unione Europea la Direttiva è stata recepita come legge nazionale. In Italia, in particolare, è stato emanato il Decreto Legislativo 188/2008 in materia di pile, accumulatori e relativi rifiuti. Pertanto, produttori o importatori di batterie per veicoli elettrici o ibridi, qualora desiderassero vendere i propri prodotti in più Paesi dell'Unione Europea, si troverebbero a doversi confrontare con molteplici leggi

Anche Cobat nel team dei sette maggiori operatori europei del settore fine vita delle batterie al litio. Esso si propone come tramite tra le case automobilistiche e le realtà degli Stati membri.

# RENEOS:

## LA SOLUZIONE EUROPEA PER LE BATTERIE DELLE AUTO ELETTRICHE

nazionali. Gli operatori del settore sono dunque obbligati ad adeguare la propria attività rispetto a quanto previsto dalle relative e diverse discipline.

Al riguardo, Reneos si propone di costituire un tramite tra le Case automobilistiche e le realtà nazionali dei singoli Stati Membri: la società cooperativa europea - costituita il 19 gennaio scorso - si pone, per il tramite

della sua piattaforma digitale, come unico interlocutore sovranazionale per i produttori di batterie per veicoli elettrici e ibridi. Essa, infatti, è in grado di operare garantendo che siano rispettati tutti gli obblighi sul piano normativo, tecnologico e ambientale in diversi Paesi Europei. Reneos nasce dalla cooperazione tra i sette maggiori operatori in Europa nel settore del fine

vita delle batterie: BatteryRetur (Norvegia), Bebat (Belgio), Cobat (Italia), Gemeinsames Rücknahme (Germania), Stibat (Olanda), Ecopilas (Spagna) e Ecobatterien (Lussemburgo). Attraverso tale capillare sistema operativo, la società è in grado di gestire la raccolta, la logistica, il deposito e il riciclo delle batterie per veicoli elettrici e ibridi in più Stati europei. "We are a network of Europe's top natio-

nal battery collection systems" è il motto di Reneos, che costituisce dunque una rete europea formata dai migliori sistemi nazionali di raccolta e recupero delle batterie. I dettagli dei servizi offerti si possono trovare sul sito web [reneos.eu](http://reneos.eu) dove si parla di "Soluzioni su misura per il fine vita degli accumulatori dei veicoli elettrici in Europa, con partners nazionali di esperienza e com-



Cobat rappresenta l'Italia in questo network europeo che lavora per armonizzare le procedure in materia di fine vita degli accumulatori.



provate capacità". Un produttore di mezzi di trasporto elettrici può, dunque, rivolgersi a Reneos nel momento in cui necessita di assolvere ai propri adempimenti relativi alla gestione del fine vita delle proprie batterie in più nazioni. In altri termini, il suddetto produttore trova in Reneos un interlocutore unico per tutto quanto sia necessario

attuare per rispettare gli obblighi di legge previsti in più Stati, precisando di quali servizi intende avvalersi e in quali Paesi.

L'operatore nazionale - Cobat nel caso dell'Italia - provvede dunque, come richiesto, alla raccolta delle batterie e le invia all'impianto di trattamento e riciclaggio; previo accordo, inoltre, può gestire servizi extra quali diagnostica, smantellamento ed eventuale secondo utilizzo delle batterie. Mediante il sito internet di Reneos, disponibile in più lingue, è possibile effettuare una tracciatura dell'iter delle batterie.

Uno degli scopi di Reneos è, infine, la condivisione, tra i vari operatori del settore che ne fanno parte, delle pratiche messe in atto rispetto alla raccolta, il trasporto, l'imballaggio, il riciclo e la sicurezza delle batterie dei veicoli elettrici ed ibridi. Nell'ambito dell'attività svolta da Reneos assume una rilevanza particolare l'armonizzazione delle regole rispetto alla sicurezza antincendio, le protezioni ignifughe e la prevenzione contro gli incendi per quanto riguarda le batterie al litio.



## Nel 2015 con i RAEE la prima esperienza internazionale di Cobat

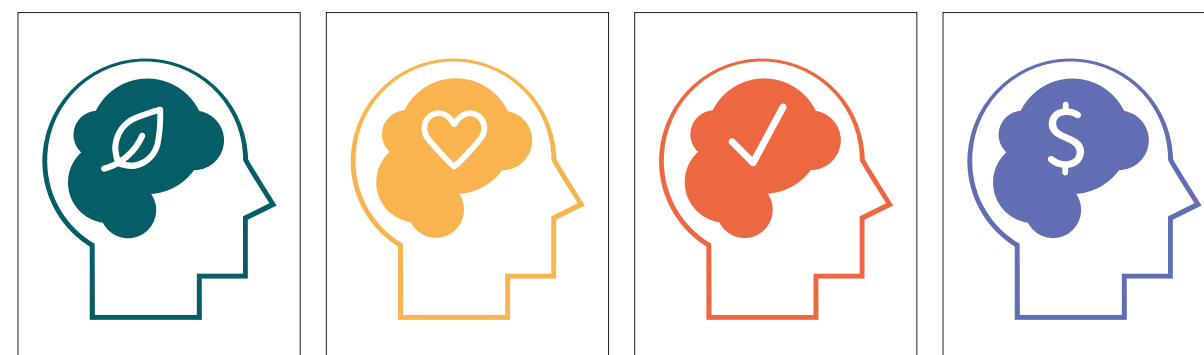
Da qualche anno, in Europa, si sta assistendo all'affermazione di un nuovo orientamento da parte dei produttori e importatori di beni ai quali la legislazione Comunitaria impone, in osservanza al principio della responsabilità estesa, la gestione del fine vita dei propri prodotti immessi sul mercato. Tale recente tendenza generalmente deriva dalla prospettiva delle grandi aziende multinazionali ad avvicinare il mercato europeo come unica macro area mondiale. Essa consiste nel rapportarsi a degli interlocutori unici sovra-nazionali attraverso i quali avere garantita in tutta Europa la compliance (conformità normativa) sotto gli aspetti legislativo, tecnologico, logistico, ambientale, senza doversi misurare con le singole realtà nazionali degli Stati membri nei quali, pur attuandosi il recepimento delle medesime norme e regolamenti europei, molto spesso tali trasposizioni si declinano secondo modalità assolutamente peculiari e specifiche. La possibilità di avere un unico referente sovra-nazionale, pertanto, si presenta come una soluzione particolarmente efficace per le grandi aziende mondiali perché, affidando a un unico soggetto in Europa l'ottemperanza delle norme sul fine vita dei propri prodotti, risolvono il problema di dover individuare per ogni Paese un interlocutore. Una sorta di preziosa armonizzazione e semplificazione del lavoro per le aziende che si muovono a livello internazionale, e in particolare europeo.

La prima esperienza di internazionalizzazione di Cobat è avvenuta nel 2015 con il suo ingresso in Weeelabex, l'associazione europea dei sistemi di raccolta dei RAEE. L'associazione ha il principale scopo di promuovere, in ambito europeo, lo sviluppo di elevati standard di trattamento dei RAEE,



# COBAT ACADEMY, LA NUOVA PIATTAFORMA DI FORMAZIONE E CONSULENZA PER LE IMPRESE

Attività di laboratorio, business coaching e condivisione di know-how per affrontare i nuovi paradigmi dell'economia circolare. Previsti anche corsi per la ripartenza post Covid-19



AMBIENTE

SOSTENIBILITÀ

HEALTH AND SAFETY

ECONOMIA CIRCOLARE

La Società Cooperativa Europea Reneos è stata costituita il 19 gennaio scorso. Nel 2017 il Consorzio aveva già siglato un accordo di partnership con Weeelogic, hub europeo per la gestione del fine vita di pile e accumulatori esausti e RAEE.

con particolare riferimento al corretto monitoraggio e controllo delle fasi di riciclo dal punto di vista ambientale. La maggior parte dei produttori e importatori richiede ai propri sistemi di raccolta di avvalersi soltanto di impianti accreditati agli standard Weeelabex, in particolare per i raggruppamenti R1 (freddo e clima) e R3 (TV e monitor), motivo per il quale Cobat ha deciso di partecipare all'associazione per poterne condividere le scelte strategiche.

Nel 2017 Cobat ha anche siglato un accordo di partnership con Weeelogic, hub europeo per la gestione del fine vita di pile e accumulatori esausti e RAEE. L'intesa consente ai produttori di accedere a servizi di raccolta e riciclo centralizzati e a un facile coordinamento della compliance in tutta Europa.

Sempre nel 2017, Cobat ha inoltre deciso di aderire a Eucobat, l'associazione europea dei sistemi di raccolta delle pile ed accumulatori. Eucobat è uno degli stakeholder di riferimento della Commissione Europea

nella revisione della Direttiva 2006/66/CE sulle pile ed accumulatori; partecipare all'associazione significa poter prendere parte e contribuire ai tavoli di lavoro attorno ai quali si definiscono le posizioni ufficiali di questo importante referente istituzionale sulla legislazione comunitaria di settore, attualmente in modifica.

Inoltre, l'occasione di fare network tra i diversi sistemi nazionali di raccolta partecipanti all'associazione è particolarmente interessante per la recente nuova tendenza, da parte soprattutto dei grandi produttori e importatori, ad approcciare il mercato europeo come unica macro area mondiale. È il caso delle grandi Case automobilistiche, che in Italia aderiscono per gran parte alla piattaforma Cobat e che già hanno intrapreso progetti paneuropei in cui Cobat è protagonista.

Nel gennaio 2020, infine, l'ingresso di Cobat RAEE in Weeeforum, la più grande associazione internazionale di sistemi per la gestione dei RAEE.

Nasce ufficialmente Cobat Academy, la piattaforma di formazione, consulenza e condivisione di know-how per le aziende che puntano su innovazione, nuove opportunità e modelli di business. I percorsi formativi di Cobat Academy coniugano le esigenze della formazione professionale più classica con metodologie e strumenti innovativi che sappiano distinguersi dalle più conosciute aule tradizionali. Cobat Academy offre l'opportunità di sperimentare attività laboratoriali e/o di accedere a percorsi di business coaching. Quando possibile, oltre al trasferimento di conoscenze teoriche promuove l'utilizzo di strumenti operativi applicabili dai partecipanti nei loro contesti aziendali. Le rapide trasformazioni sociali e le nuove

sfide dello sviluppo sostenibile sono solo alcuni elementi che caratterizzeranno l'operato delle aziende nei prossimi anni. È in atto un cambiamento di paradigma e non possiamo farci trovare impreparati.

Con questo obiettivo Cobat ha deciso di istituire Cobat Academy, il punto di riferimento per i bisogni formativi e consulenziali su temi quali:

- Ambiente
- Sostenibilità
- Health and Safety
- Economia circolare

Cobat Academy nasce in un periodo complesso, con un'Italia che si è dovuta fermare per poter ripartire. Una ripresa che ci pone di fronte a un ulteriore cambio di paradigma.

Testi:  
Ufficio Stampa Cobat

Foto:  
Ufficio Stampa Cobat

Cobat condivide il proprio know-how per aiutare le Aziende ad affrontare le nuove sfide dell'innovazione legate all'economia circolare.

Vai alla pagina **cobat ACADEMY**  
sharing knowledge

Un percorso nuovo che ci farà ripartire, ma in maniera diversa.

L'Italia non è ferma, si sta riscaldando per scattare di nuovo. L'energia necessaria per correre già c'è, ed è rappresentata dai Soci della piattaforma Cobat, che con le loro batterie, la loro elettronica e i loro pneumatici non hanno mai spento il motore.

Accanto a loro c'è Cobat Academy, a disposizione dei Soci per condividere le conoscenze e le competenze necessarie per essere di nuovo in pista, più veloci di prima. Una pista probabilmente diversa da quella a cui siamo abituati - fatta di smartworking, nuovi protocolli di salute e sicurezza, standard in perenne evoluzione - ma che presto diventerà familiare.

Una sfida nella sfida, quella dei nuovi modelli di business e dell'economia circolare. Per vincerla, bisogna ripartire dalla condivisione. Una circolazione di idee che innesca l'unica diffusione auspicabile, quello della conoscenza. Cobat Academy, sharing knowledge.

## Erogazione dei corsi

Cobat Academy organizza dei Virtual Training Room dedicati rispetto alle esigenze dell'azienda. La Virtual Training Room della Cobat Academy è un sistema di Videoconferenza che crea una vera e propria "Aula a distanza" garantendo l'interazione continua tra relatori e partecipanti.

I vantaggi: con i corsi a distanza si risparmia tempo e costi di spostamento; frequentare ed organizzare corsi in videoconferenza è quindi più economico, sostenibile e anche divertente!

I requisiti per prendere parte ad una videoconferenza sono:

1. Connessione internet stabile
2. PC o tablet dotato di webcam
3. Dispositivi audio dotati di microfono



## Corsi a progetto

Cobat Academy eroga inoltre percorsi di approfondimento sulle diverse aree tematiche proposte, con l'obiettivo di far crescere il patrimonio di conoscenza di ogni azienda. Siamo costantemente impegnati nella ricerca e progettazione di nuovi corsi che consentano lo sviluppo di competenze, rafforzando consapevolezza e responsabilità.

### APPROFONDIMENTI

- Tecniche per l'analisi degli incidenti e dei near-miss
- La valutazione dei rischi secondo la "job safety analysis" (JSA)
- La negoziazione delle priorità e le risorse in azienda
- Gli approcci della sicurezza comportamentale
- Ergonomia per gestire il lavoro
- Ergonomia cognitiva e comportamentale nei processi industriali

## Offerta formativa

Cobat Academy mette a disposizione un catalogo corsi in continua evoluzione, in base alle esigenze delle imprese.

Titolo del Corso	Area Tematica
LA GESTIONE DELLE BATTERIE AL LITIO NEL SETTORE AUTOMOTIVE (Corso per manager)	HEALTH AND SAFETY
L'UTILIZZO DELLE BATTERIE AL LITIO NEL SETTORE AUTOMOTIVE (Corso per operatori)	HEALTH AND SAFETY
LA GESTIONE DEGLI STAKEHOLDER	SOSTENIBILITÀ
IL BILANCIO DI SOSTENIBILITÀ	SOSTENIBILITÀ
MODELLI DI BUSINESS PER L'ECONOMIA CIRCOLARE	ECONOMIA CIRCOLARE
LA GESTIONE AMMINISTRATIVA DEI RIFIUTI	AMBIENTE
LA LEGISLAZIONE AMBIENTALE PER LE IMPRESE	AMBIENTE
IL RISCHIO ELETTRICO: PES PAV	HEALTH AND SAFETY
LA NORMA UNI ISO 45001:2018 (Corso per auditor interno)	HEALTH AND SAFETY
LA TECNOLOGIA BLOCKCHAIN	SOSTENIBILITÀ
LA MARCATURA CE DI UN PRODOTTO: DALLA PROGETTAZIONE ALLA VENDITA	HEALTH AND SAFETY
IL D.LGS.231 ED I REATI IN MATERIA DI SALUTE E SICUREZZA SUL LAVORO	HEALTH AND SAFETY
IL PROJECT MANAGER DELLA SICUREZZA	HEALTH AND SAFETY
FORMAZIONE BLS/D	HEALTH AND SAFETY
AGE MANAGEMENT - LAVORARE IN SICUREZZA VALORIZZANDO LE DIVERSE ETÀ	HEALTH AND SAFETY
LA VALUTAZIONE DEL RISCHIO SISMICO	HEALTH AND SAFETY
SMART WORKING E SICUREZZA	HEALTH AND SAFETY
LA GESTIONE DELLA DIVERSITY IN AZIENDA	HEALTH AND SAFETY
PRINCIPI DELLA SOSTENIBILITÀ DI IMPRESA	SOSTENIBILITÀ
SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS E LE IMPRESE	SOSTENIBILITÀ
LA SOSTENIBILITÀ D'IMPRESA: MODELLI, STRUMENTI E ESPERIENZE A CONFRONTO	SOSTENIBILITÀ
LA CATENA DI FORNITURA SOSTENIBILE	SOSTENIBILITÀ
LA NORMATIVA PRIVACY AI SENSI DEL D. LGS 196/2003 E GDPR	SOSTENIBILITÀ
MERCI PERICOLOSE ED ADR	HEALTH AND SAFETY
L'ANALISI DEL CICLO DI VITA: LA METODOLOGIA LCA	ECONOMIA CIRCOLARE
LA NORMA UNI EN ISO 14001:2015 (corso per auditor interno)	AMBIENTE
LE AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI	AMBIENTE

- La cultura di sicurezza e la resilienza organizzativa
- La riduzione degli infortuni nel tragitto casa-lavoro
- La valutazione dei rischi legati alla security
- Rischi psicosociali
- I sistemi di gestione a supporto dell'implementazione del D.Lgs. 231/2001

### FORMAZIONE NORMATA IN MATERIA DI SALUTE E SICUREZZA

(D.Lgs 81/08 - Accordo Stato Regioni 21/12/2011 - Accordo Stato Regioni 7/07/2016 - D.M. 388/2003 - D.M. 10/03/1998)

- Corso formazione Formatori per la sicurezza
- Corso di formazione Dirigenti
- Corso di formazione aggiuntiva per Preposti
- Corso di formazione Generale per Lavoratori
- Corso di formazione Specifica Lavoratori Rischio basso, medio ed alto
- Corso di formazione Base RLS
- Corso di formazione Addetti Antincendio
- Corso di formazione Addetti al Primo soccorso

### SOSTENIBILITÀ

- Le competenze del sustainability manager
- La norma SA8000:2014: il social performance team e il funzionamento degli organi collegiali
- La norma UNI ISO 26000:2010 sulla responsabilità sociale
- Imprese e diritti umani: il "Protect, Respect e Remedy" Framework
- La gestione sostenibile della catena di fornitura: le norme UNI ISO 20400:2017
- Leadership al femminile: stili, criticità, risorse e valore
- Gli Standard di rendicontazione GRI - Global Reporting Initiative
- L'analisi di materialità: metodologie e strumenti
- Strumenti di assessment e rendicontazione dei SDGs
- La rendicontazione delle informazioni non finanziarie ex D. Lgs 254/2016

### AMBIENTE

- Esperto ambientale: ruolo e strumenti operativi
- Il mobility management
- La gestione sostenibile dei rifiuti
- Le certificazioni ambientali
- Comunicare sostenibile: oltre gli stereotipi sul marketing e verso la valorizzazione delle audience



**cobat ACADEMY**  
sharing knowledge

## Corsi in tempi di Covid-19

### VIDEOCONFERENZA

- **Strategie di comunicazione aziendale e valutazione dei nuovi rischi psicosociali ai tempi del Coronavirus**

Per RSPP/ASPP Corso di Aggiornamento  
Durata del corso: 3 ore

Contenuti del corso: la formazione ha come obiettivo la conoscenza, l'approfondimento e la condivisione di procedure di aggiornamento della valutazione dei rischi SLC e altri rischi psicosociali; strumenti di comunicazione finalizzati a circoscrivere fenomeni di infodemia e di stigmatizzazione nei confronti di lavoratori; organizzazione e strutturazione dei corsi di formazione in materia di SSL durante la pandemia.

- **Il lavoro da remoto (smartworking, telelavoro, homeworking) tra rischi Ergonomici e Psicosociali**

Per lavoratori  
Durata del corso: 2 ore

Contenuti del corso: la formazione ha come obiettivo l'approfondimento dei seguenti temi: Lavoro a distanza, varie modalità, diverse definizioni; Benefici dello Smart Working lavoro a distanza; Sicurezza e Smart Working; Rischi Psicosociali connessi con il lavoro a distanza; Rischi Ergonomici.

- **Applicazione dei contenuti del Protocollo condiviso di regolamentazione delle misure per il contrasto e il contenimento della diffusione del virus Covid-19**

Per Datori di Lavoro  
Durata del corso: 2 ore

Contenuti del corso: la prosecuzione delle attività lavorative può avvenire nella "fase 2" solo in presenza di condizioni che assicurino a tutti i lavoratori adeguati livelli di protezione dal rischio di infezione SARS-CoV-2. Devono quindi essere adottate dai datori di





lavoro, e rispettate dai lavoratori, una serie di azioni e di misure di prevenzione della diffusione dell'epidemia. Le misure andranno necessariamente ad integrare quelle già previste dal documento di valutazione dei rischi (DVR) e saranno analizzate nel dettaglio esaminandone le possibili modalità di attuazione in azienda.

• **Corso di formazione/informazione ai lavoratori sui contenuti del Protocollo condiviso per il contrasto ed il contenimento del Covid-19**

Per lavoratori  
Durata del corso: 1,5 ore

Contenuti del corso: il Protocollo prevede procedure e regole di condotta straordinarie che modificheranno il normale svolgimento dell'attività lavorativa obbligando tutti i lavoratori a rivedere le proprie abitudini lavorative. La formazione ha come obiettivo la conoscenza, l'approfondimento e la condivisione degli obiettivi di prevenzione anti-con-

tagio del Protocollo, finalizzata a far familiarizzare il lavoratore con le nuove e necessarie cautele.

**E-LEARNING**

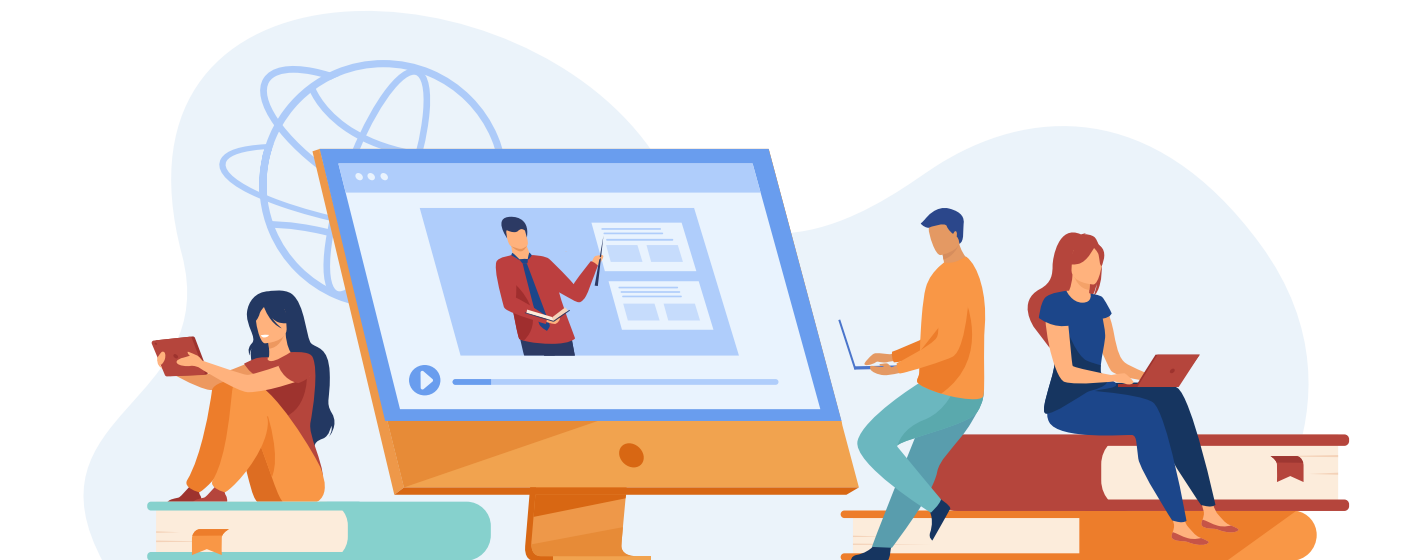
**Corso di aggiornamento "Covid-19 e lavoro: cosa conoscere"**

- Corso di aggiornamento "Covid-19 e lavoro: cosa conoscere"  
Per Lavoratore e Preposto  
Durata del corso: 1 ora

- Corso di aggiornamento "Covid-19 e lavoro: cosa conoscere"  
per Dirigente e Datore di lavoro  
Durata del corso: 1 ora

- Corso di aggiornamento "Covid-19 e lavoro: cosa conoscere"  
Per RSPP/ASPP - Formatore - Coordinatore  
Durata del corso: 1 ora

Una quota del ricavato della distribuzione del corso di formazione e-learning sarà



devoluta a sostegno di iniziative benefiche a supporto dell'emergenza Covid-19.

**Corso sullo Smart Working**

Contenuti del corso: In principio fu il telelavoro; Il lavoro agile; Dalla fabbrica ai mobile worker; Avvio Smart Working.

- Corso sullo Smart Working per RSPP/ASPP, Formatore area tematica 2, Coordinatore  
Durata del corso: 2 ore

- Corso sullo Smart Working per Lavoratore, Preposto  
Durata del corso: 1 ora

**SERVIZI AGGIUNTIVI**

**Sportello di ascolto aziendale**

- Progetto di Benessere Lavorativo durante l'emergenza Covid-19

**DESCRIZIONE DEL PROGETTO**

La metodologia che si intende utilizzare è quella del coaching psicologico. Lo scopo è offrire al lavoratore l'opportunità di esplorare e riconoscere i propri schemi d'azione e di pensiero e aumentare il livello di consapevolezza, così da saper utilizzare al meglio le proprie risorse personali per gestire in modo efficace le difficoltà e sfruttare le opportunità offerte che caratterizzano questo periodo.

Per far questo, Cobat Academy insieme al suo partner tecnico Gruppo Ambiente Sicurezza si avvale di un team di psicologi iscritti all'albo nazionale, che seguono specifici canoni di condotta professionale.

L'impianto del progetto si basa sulle linee guida dell'ordine degli psicologi e sul nostro bagaglio consulenziale nell'ambito della salute e sicurezza nei luoghi di lavoro.

In questo progetto, il lavoratore assumerà un ruolo proattivo; lo scopo è infatti quello di sostenere l'autoconsapevolezza della propria situazione attraverso la ricostruzione del vissuto lavorativo e personale.

Il colloquio che si svolge allo sportello di ascolto non ha fini terapeutici ma, a seconda della domanda del lavoratore, il consulente psicologo potrà decidere di utilizzare una di queste due metodologie:

- ✓ Sostegno psicologico finalizzato ad alleviare il disagio in situazioni di vita specifiche.
- ✓ Coaching psicologico per aiutare la persona ad individuare i problemi e le possibili soluzioni.

I contenuti di ogni colloquio sono strettamente coperti da segreto professionale. I dati sono gestiti secondo le direttive nazionali ed europee (privacy e GDPR).

# OBIETTIVO TERRA concorso fotografico



Main Partner

cobat bluarancio

Partner Tecnico

Testi:  
**Matteo Filacchione**

Foto:  
**Concorso  
Obiettivo Terra**

La fotografia come strumento di promozione della natura e della bellezza. Compie 11 anni Obiettivo Terra, il concorso fotografico organizzato da Fondazione Univerde e Società Geografica Italiana allo scopo di promuovere e riscoprire le meraviglie di Parchi e Aree Marine Protette del nostro Paese. L'edizione 2020 si concluderà con la cerimonia di premiazione in programma il 15 luglio a Roma per celebrare la 50° Giornata Mondiale della Terra, e potrà contare sulla main partnership di Cobat e sul sostegno di Bluarancio in qualità di partner tecnico.

Il Consorzio ha deciso di sostenere "Obiettivo Terra" fin dalla sua prima edizione: promuovere l'economia circolare come fa Cobat da 30 anni significa infatti difende-

Scaduto il termine dell'invio per le foto dei numerosi concorrenti di Obiettivo Terra 2020. In attesa delle premiazioni che si terranno a Roma, ecco alcune delle più belle immagini delle passate edizioni.

FOTO VINCITRICE 10ª EDIZIONE OBIETTIVO TERRA - 2019  
Area Marina Protetta Punta Campanella (Campania)  
Foto di Rosario Scariati

## LA MERAVIGLIA DI PARCHI E AREE MARINE PROTETTE

re la natura e le sue perle più suggestive conservate proprio in Parchi e mari italiani. Il concorso vuole dare un sostegno, dal punto di vista dell'immagine e della conoscenza, a chi si adopera nel faticoso compito di difesa e valorizzazione e del patrimonio ambientale, del paesaggio, dei borghi, delle tradizioni enogastronomiche, agricole e storico-culturali favorendo la diffusione di un modello di turismo eco-

sostenibile e la transizione verso la circular economy. Anche l'edizione 2020 sarà un omaggio all'Italia, Paese leader in Europa per biodiversità, e un appello a contrastare inquinamento e cementificazioni.

I concorrenti, anche quest'anno numerosi, hanno potuto inviare i propri scatti fino a inizio febbraio e ora toccherà alla giuria di esperti scegliere quelli più efficaci e significativi, realizzati in un Parco Nazio-

nale, Regionale, Interregionale, in un'Area Marina Protetta o in una Riserva Statale e Regionale.

Al vincitore di "Obiettivo Terra" 2020, oltre al primo premio di 1.000 euro sarà donata una targa ricordo dai soggetti promotori e dedicata la copertina del volume "Obiettivo Terra: l'Italia amata dagli italiani". Oltre al vincitore assoluto ci sarà il miglior scatto votato dal popolo del web su Fanpage.it.

Sono poi previste diverse menzioni speciali, tra cui quella relativa ad alberi e foreste con il riconoscimento attribuito da Cobat e intitolato Plant Health "Alla più bella foto del patrimonio vegetale all'interno di un'Area Protetta italiana, per celebrare il 2020, anno Internazionale della salute delle piante". La lista delle foto che verranno premiate riguarderanno anche: animali; area costiera, fiumi e laghi, paesaggio agricolo,

Alfonso Pecoraro Scanio, presidente della Fondazione Univerde. Proprio la Fondazione ha promosso il concorso fotografico Obiettivo Terra con il sostegno di Società Geografica Italiana e Cobat. In questa undicesima edizione il Consorzio attribuirà il riconoscimento "Plant Health" alla più bella foto del patrimonio vegetale all'interno di un'Area Protetta italiana.



turismo sostenibile, borghi, Mother Earth Day (allo scatto che meglio rappresenta l'accessibilità e la fruibilità per le persone con disabilità in un'Area Protetta, in collaborazione con Fiaba Onlus); Obiettivo Mare (alla migliore foto subacquea scattata in un'Area Marina Protetta, in collaborazione con Marevivo) e patrimonio geologico (in accordo con la Società Italiana di Geologia Ambientale - Sigea).

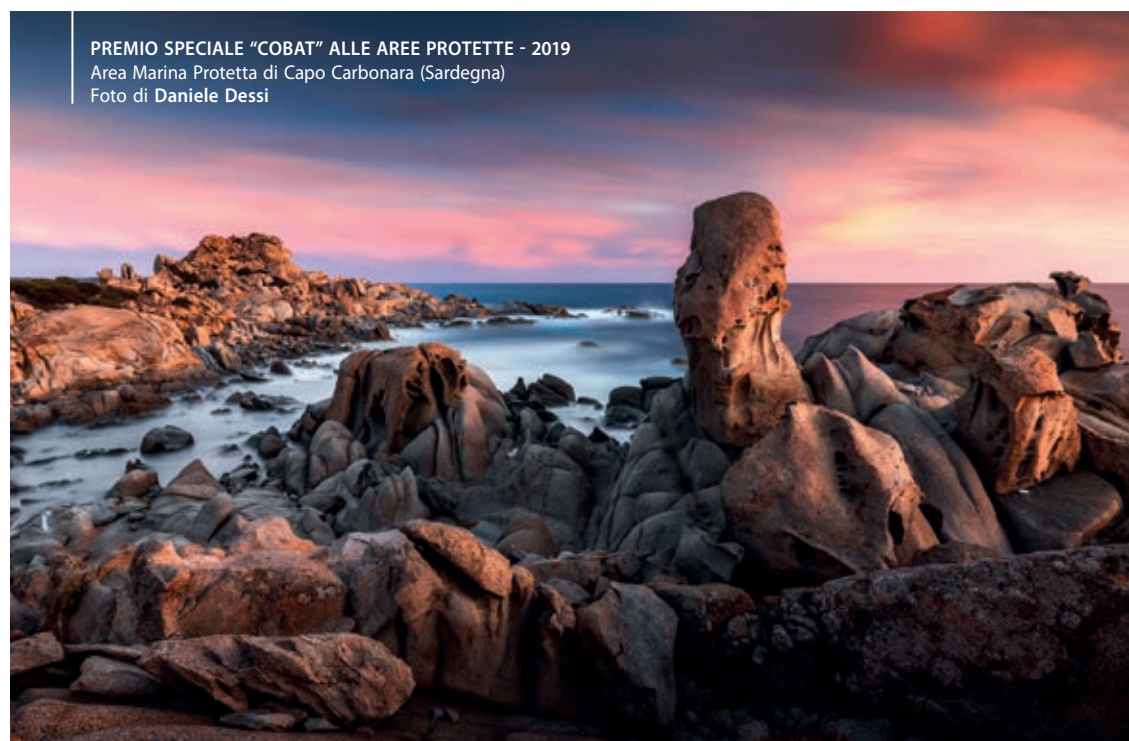
«Da anni Obiettivo Terra promuove il patrimonio naturalistico italiano conservato in Parchi e Aree Marine Protette - aveva commentato durante le premiazioni della scorsa edizione Alfonso Pecoraro Scanio, presidente della Fondazione Univerde - *La difesa dell'ambiente, del verde, dei nostri mari messi in pericolo dalle microplastiche deve caratterizzare sempre di più la politica, la coscienza civica e l'educazione in materia ambientale delle nuove generazioni*».

Nel 2019 vinse la splendida foto di Rosario Scariati che ritraeva due cavallucci marini nell'atto di formare un cuore, mentre il premio speciale Cobat alle Aree Protette era stato attribuito a Daniele Dessi molto bravo nel ritrarre uno scorcio suggestivo di Capo Carbonara, in Sardegna.

In queste pagine vi proponiamo alcune delle immagini più belle delle edizioni passate della manifestazione sostenuta anche da testimonial importanti come Tessa Gelisio, Jimmy Ghione e la conduttrice radiofonica di Rtl 102.5 Federica Gentile.



FOTO VINCITRICE 9ª EDIZIONE OBIETTIVO TERRA - 2018  
Parco Naturale Tre Cime (Trentino-Alto Adige/Südtirol)  
Foto di Stefan Miron



PREMIO SPECIALE "COBAT" ALLE AREE PROTETTE - 2019  
Area Marina Protetta di Capo Carbonara (Sardegna)  
Foto di Daniele Dessi



MENTIONE AREA COSTIERA - 2019  
Area Marina Protetta Torre del Cerrano (Abruzzo)  
Foto di Giovanni Di Fabio



FOTO VINCITRICE 8ª EDIZIONE OBIETTIVO TERRA - 2017  
Parco Regionale Naturale Fanes - Sennes e Braies  
(Trentino-Alto Adige/Südtirol)  
Foto di Tania De Pascalis

FOTO VINCITRICE 7ª EDIZIONE OBIETTIVO TERRA - 2016  
Parco Naturale Regionale Molentargius  
Saline (Sardegna)  
Foto di Carlo Soro



# FIAT 500 ELETTRICA



## ECOSOSTENIBILITÀ E STILE

Una linea elegante e un'anima ecologica. Sono queste le caratteristiche della Nuova Fiat 500, un'auto totalmente a emissioni zero che guarda al futuro e alla difesa dell'ambiente. Il veicolo è stato presentato a Milano e in autunno sarà disponibile sul mercato. Anche Fiat Chrysler Automobiles ha dunque deciso di puntare sempre di più sull'elettrico, come annunciato da alcuni dei propri dirigenti in occasione dell'ultima edizione di E-mob, la Conferenza nazionale sulla mobilità sostenibile. Incontrando i rappresentanti di Cobat, Roberto Di Stefano, Head of e-mobility Emea Region FCA Italy, aveva illustrato le nuove vetture che sareb-

Presentata la nuova Fiat 500, un'auto a emissioni zero, attenta alla difesa dell'ambiente. Avrà un'autonomia di quasi 400 km e una rapida capacità di ricarica. Potrà contare anche sulla modalità "Sherpa".

bero state messe in produzione nel corso del 2020. Innanzitutto la nuova 500, ma anche vetture ibride come Panda e Ypsilon e le plug-in hybrid di Jeep, la Compass e la Renegade.

Intanto l'attenzione è ora rivolta alla 500 "zero emission", in grado di raggiungere i 400 chilometri di autonomia. In un video di pre-

Testi:  
**Matteo Filacchione**  
Foto:  
**Leonardo Arena**  
[fiat.it/500-elettrica](http://fiat.it/500-elettrica)



Recentemente Olivier François, Global President of Fiat Brand & Chief Marketing Officer FCA Group, ha presentato la nuova Fiat 500 elettrica: "Una scelta di stile, una soluzione sia per il pianeta sia per il business". Ma non si tratta dell'unica scelta green di FCA. Durante l'ultima edizione di E-mob a Milano, i dirigenti della casa automobilistica avevano presentato altri nuovi modelli a emissioni zero. (Foto sopra).

sentazione diffuso anche su Youtube, Olivier François, Global President of Fiat Brand & Chief Marketing Officer FCA Group, ha illustrato caratteristiche, storia e mission della nuova 500, un veicolo all'avanguardia e accessibile, ideato per favorire una rivoluzione ecologica nell'ambito della mobilità, sposando design e innovazione. «Usciti dalla guerra, la 500 ci ha ridato speranza e libertà di movimento, ha sconfitto la paura di non farcela e oggi lo farà di nuovo - ha spiegato il presidente Olivier François nel video girato a Milano - Nata con noi il 4 luglio del 1957, quest'auto ha messo in moto una rivoluzione sociale dopo la devastazione della guerra. Poi, nel 2007, la nostra 500 è tornata per offrire una risposta al mercato sempre più standardizzato delle City Car. Ora stiamo entrando in una decade nuova, dieci anni che saranno cruciali non solo per

il nostro business, ma anche per il pianeta. E allora abbiamo proposto una soluzione sia per il pianeta che per il business. Si apre dunque una nuova stagione per la Fiat 500, un brand molto amato, un'icona pop che ha ispirato l'arte, una pagina della storia italiana legata alla "Dolce Vita". Abbiamo lavorato per offrire un alto livello di stile, connettività, motorizzazione. Ancora una volta per la 500 è giunto il momento di guidare il cambiamento, questa volta verso un mondo più sostenibile - aggiunge Olivier François - La nuova 500 è tutta elettrica: abbiamo fatto una scelta di campo per ispirare un cambiamento radicale. Noi non siamo timorosi di mutare i paradigmi. Abbiamo pensato e progettato quest'auto non solo per il 2020, ma per l'intera decade a venire, è sostenibile da cima a fondo». Numeri e potenzialità illustrano al meglio

questa accelerazione green: la Nuova Fiat 500 avrà 320 chilometri di autonomia nella vita reale, che saliranno a 400 nell'uso urbano, senza dimenticare la ricarica rapida da 85 kw che in soli 5 minuti garantiscono 50 chilometri di autonomia, ovvero un'intera giornata di guida in città. La persona al volante avrà dunque tutta la libertà di usarla per i propri spostamenti quotidiani: andare al lavoro, in palestra, da parenti e amici e tornare a casa sarà semplice ed economico. E poi c'è la cosiddetta modalità "Sherpa", un'impostazione di guida intelligente che permetterà di risparmiare energia ottimizzando caricabatteria, aria condizionata, velocità e accelerazione per consentire un'autonomia ancora più estesa e arrivare a destinazione: uno strumento che proprio come uno Sherpa himalaiano prende il controllo della situazione e porta il viaggiatore al campo base. Ci sarà inoltre una wall box compresa nel prezzo per una ricarica domestica facile. «Sarà inoltre la prima City Car con guida autonoma di livello due, ideale per viaggiare in città dove si trova il maggior numero di ostacoli - aggiunge Olivier François - Elettrica, connessa e autonoma saprà trasmettere anche una carica emotiva. Emetterà un segnale acustico di sicurezza come ogni veicolo elettrico, ma sarà una melodia. Infine anche un tocco di stile, creatività e maestria artigianale».



Per il lancio della Nuova Fiat 500 sono infatti stati realizzati tre esemplari unici pensati da altrettanti rappresentanti dello stile, dell'eleganza e della creatività: Armani, Kartell e Bulgari. Per tessuti e rivestimenti interni sono stati utilizzati soprattutto materiali riciclati, tra cui le plastiche recuperate dai mari. «Una svolta dirompente ma fondamentale per un domani migliore - conclude l'alto dirigente di FCA - Una carica positiva, più forte di ogni paura, pronta a dare energie e sostenibilità per il futuro di tutti».

Molto curati anche gli interni della Fiat 500 Elettrica. Per il lancio della nuova auto sono stati realizzati anche tre esemplari unici pensati da altrettanti "big" dello stile, dell'eleganza e della creatività: Armani, Kartell e Bulgari.

## Dalle verità nascoste ai limiti della globalizzazione

A cura di  
Gea Nogara

### MERCANTI DI DUBBI

Come un manipolo di scienziati ha nascosto la verità, dal fumo al riscaldamento globale

di Naomi Oreskes, Erik Conway

Edizioni Ambiente - Novembre 2019 - pag. 376 - euro 24,00



Fumo, DDT, piogge acide, buco nell'ozono e riscaldamento globale: per decenni, l'applicazione delle misure a tutela della salute delle persone e dell'ambiente è stata ritardata da scienziati, politici, apparati industriali e media compiacenti. *Mercanti di dubbi* spiega come hanno fatto, e cosa occorre fare, per difendersi dalla manipolazione.

Dalla fine della Seconda guerra mondiale, gli Stati Uniti sono stati all'avanguardia nella tecnologia e nella ricerca scientifica, e hanno dato contributi fondamentali al progresso della salute pubblica e della tutela dell'ambiente. Eppure, proprio dagli Stati Uniti sono partite, e continuano ancor oggi

a partire, le campagne di disinformazione più efficaci e pericolose.

*Mercanti di dubbi* è il resoconto, dettagliato e avvincente, di come un manipolo di scienziati abbia piegato all'ideologia le proprie conoscenze e le abbia messe a disposizione delle industrie e dei decisori politici. Le loro tattiche, screditare la comunità scientifica e costruire dubbi e incertezze, sono state messe a punto negli anni della Guerra fredda e si sono ulteriormente sviluppate nell'era dei social e delle fake news. *Mercanti di dubbi* - da cui nel 2014 è stato tratto un docufilm con il titolo omonimo - si conferma come un contributo essenziale al dibattito sul ruolo delle istituzioni scientifiche per il funzionamento delle democrazie.

### IL MONDO DOPO IL PIL

Economia e politica nell'era della post-crescita

di Lorenzo Fioramonti

Edizioni Ambiente - Ottobre 2019 - pag. 264 - euro 20,00



Basato su un approccio multidisciplinare che attinge alle ultime scoperte dell'economia ecologica ed evolutiva, oltre che delle scienze della complessità e della sociobiologia, *Il mondo dopo il Pil* comincia raccontando la storia di questo indicatore, che da più di settant'anni definisce e orienta le scelte di tutti gli attori dell'economia globale.

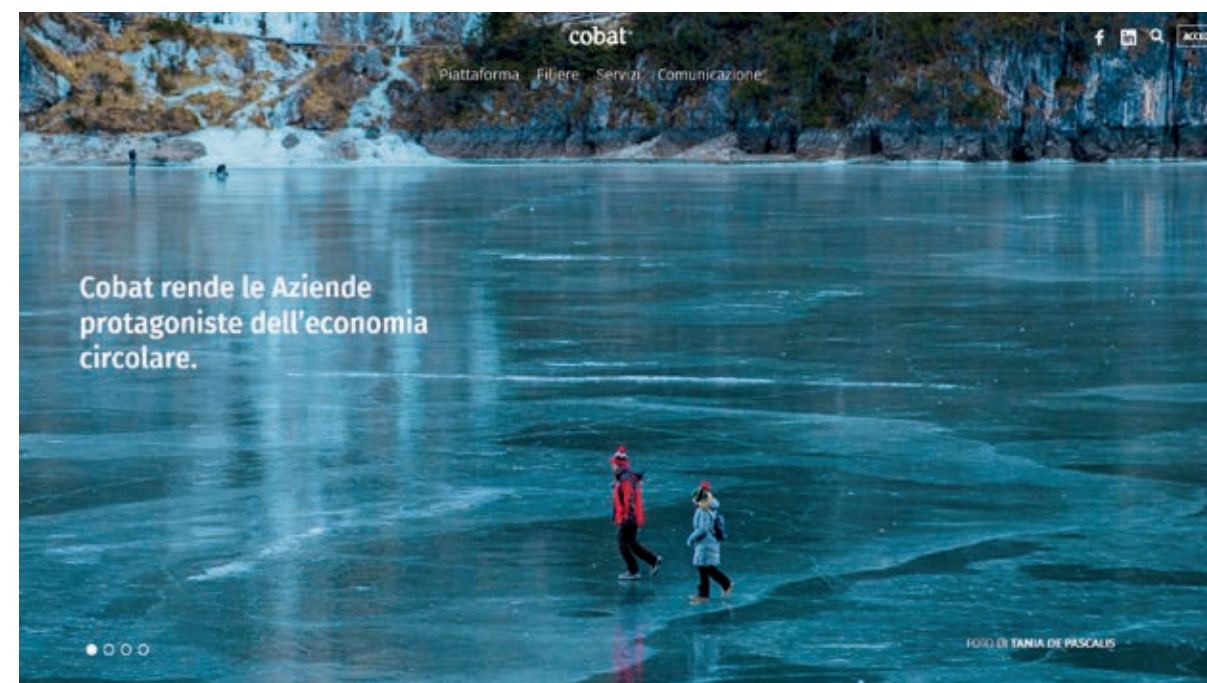
A causa però dell'intensificarsi delle manifestazioni del riscaldamento globale e dell'aggravarsi della crisi economico-finanziaria, le critiche rivolte a questo sistema di misura sono diventate sempre più forti. Il Pil non considera infatti le esternalità ambientali, restituendo così una visione distorta del progresso delle nazioni e delle attività delle aziende. Inoltre, non riconosce alcun valore né alle attività "informali" come il volontariato,

la cura delle persone e il lavoro nelle famiglie, che in realtà sono la base dell'economia "formale", né ai servizi ecosistemici che la natura fornisce gratuitamente alle società umane. Ancora una volta, una distorsione pesante, che induce decisori politici ed economisti a prendere decisioni sbagliate.

È quindi sempre più urgente definire nuovi sistemi per misurare le performance delle economie. La proposta di Fioramonti, incentrata su un approccio istituzionalista all'azione collettiva, si basa sugli indicatori post-Pil e sulle nuove tecnologie per la raccolta dei dati, sempre più granulari e dettagliate, per combinare riforme dall'alto e iniziative dal basso. Favorendo il passaggio da un'economia verticistica, basata sulla globalizzazione delle produzioni di massa e sull'obsolescenza, a una più orizzontale, più personalizzata e attenta ai bisogni delle persone e delle comunità locali.

# COBATinforma

## Cobat.it, ecco il nuovo hub digitale



La piattaforma Cobat si rinnova con un portale completamente ridisegnato, per rispondere alle esigenze delle imprese che vogliono gestire in maniera semplice e veloce i prodotti giunti a fine utilizzo.

Cobat.it diventa un vero e proprio hub digitale, una grande vetrina della galassia dei servizi di Cobat che si personalizza a seconda delle esigenze delle aziende. L'obiettivo è dare coerenza e supportare l'identità della piattaforma Cobat, ottimizzando i flussi di navigazione per gli utenti e valorizzando i contenuti prodotti da Cobat. Tutte le azioni sono volte a migliorare la presenza digital di Cobat cercando di rispondere alle esigenze di innovazione proposte dalla naturale evoluzione del mondo online (sicurezza e user experience).

La piattaforma Cobat, e i siti dei consorzi di filiera, diventano così un ecosistema dove è più facile reperire le informazioni utili e individuare il servizio ad hoc, a seconda della

tipologia di prodotti di interesse. Sarà ancora più semplice chiedere un preventivo, cercare il servizio più adatto, informarsi sulle regole e le novità del settore, entrare nelle proprie aree riservate, con un accesso unico per i Soci dei consorzi di filiera. Tante le novità dedicate al B2B, segno dell'attenzione che la piattaforma Cobat riserva alle imprese che hanno la necessità di ottimizzare la gestione dei rifiuti prodotti dalla propria attività. Una miriade di servizi e contenuti, con la possibilità per gli utenti di scoprire le ultime novità e di contattare il consorzio anche tramite i social network.

Un portale sempre più su misura, con servizi su misura che vanno oltre la tradizionale gestione dei rifiuti. Integrata nel portale cobat.it - praticamente un portale nel portale - c'è Cobat Academy, il punto di riferimento per i bisogni formativi e consulenziali su temi quali economia circolare, ambiente, sostenibilità, salute e sicurezza.

# DALL'IMPEGNO DI TANTI IL PRIMO PROTAGONISTA DELL'ECONOMIA CIRCOLARE



Cobat è la grande piattaforma italiana di servizi per l'economia circolare da oltre trenta anni, con una mission chiara: rendere le aziende protagoniste della green economy, trasformando i loro prodotti giunti a fine vita in nuove materie prime.

