

Ottantadue

PIOMBO BATTERIE AMBIENTE

2

OTTOBRE 2023

COBAT INFORMA STORIA • CULTURA • ECONOMIA



È CYCLUS L'ALLEATO IN PIÙ PER L'ECONOMIA CIRCOLARE NELL'AUTOMOTIVE

6 QUALITÀ E SOSTENIBILITÀ
VIAGGIANO CON MAZDA

10 CINQUE AZIENDE LEADER
RIDANNO VITA AI VEICOLI

32 COBAT ACADEMY SPIEGA
LA MOBILITÀ ELETTRICA



*“A certe persone non piacerai mai
perchè il tuo spirito
irrita i loro demoni.”*

D. Washington

Sommario

2 OTTOBRE 2023

EDITORIALE

2

Quegli imprenditori che sanno essere capitani coraggiosi

CYCLUS: LA RISPOSTA CIRCOLARE ALLA RIVOLUZIONE DELL'AUTOMOTIVE 3

Percorso Cobat e Cyclus garantiscono tracciabilità, trasparenza e sicurezza nella gestione dei veicoli a fine vita.



QUALITÀ E SOSTENIBILITÀ VIAGGIANO CON MAZDA, L'UOMO È AL CENTRO 6

Mazda crea le sue auto partendo dall'uomo, invece di costringere l'uomo ad adattarsi al veicolo. E guarda all'ambiente.



DAL 1985 BRESOLIN RICICLA E RIGENERA I VEICOLI A FINE VITA 10

"Siamo alla continua ricerca di nuovi spunti e opportunità per migliorare quello che facciamo e come lo facciamo".



L'AUTODEMOLIZIONE GUARDA AL FUTURO CON GIORGI ANGELO 14

"In un'ottica moderna d'impresa, sicurezza e protezione dell'ambiente non sono un costo, ma un giusto investimento".



CENTRO DEMOLIZIONE VEICOLI TAFURI, TRA PASSIONE E PROFESSIONALITÀ 18

"Puntiamo sul digitale e la formazione del personale. Ci piace pensarci come una realtà in continuo divenire".



BELLIFEMINE: L'ECONOMIA CIRCOLARE DELLA PUGLIA HA UN ALLEATO IN PIÙ 22

"Cerchiamo sempre di innovarci secondo i principi cardine della circular economy, applicandoli all'autodemolizione".



INNOVAZIONE E LAVORO DI SQUADRA NEL DNA DI VENETA ECORECUPERI 27

"Fondiamo la nostra strategia sulla continua innovazione di processi finalizzati al reusing dei prodotti".



MOBILITÀ ELETTRICA E SICUREZZA IN CATTEDRA CON COBAT ACADEMY 32

La sicurezza delle auto elettriche e la gestione delle batterie al litio sono due aspetti chiave della transizione green.



CARO ENERGIA. EFFICIENTAMENTO ENERGETICO E FOTOVOLTAICO LE SOLUZIONI 36

L'efficientamento energetico e le fonti rinnovabili sono strumenti fondamentali per ridurre le spese delle aziende.



LIBRI SCELTI

40

- Ecomafia 2023. Le storie e i numeri della criminalità ambientale

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:

Viviana Eramo

comunicazione@cobat.it

Hanno collaborato a questo numero:

Emanuela Fagioli

Matteo Filacchione

Giancarlo Morandi

Gea Nogara

Marco Berrettini

Ferruccio Miotto

Ufficio Stampa Cobat

Ufficio Stampa Innovatec

Foto, tabelle e infografica:

Archivio Cobat

Adobe Stock

Emanuela Fagioli

Ufficio Stampa Innovatec

Wikipedia

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.



Quegli imprenditori che sanno essere capitani coraggiosi



**Giancarlo
Morandi**
Presidente Cobat

IN OGNUNO CHE ABBIAMO A CUORE

le sorti del nostro Paese non può che nascere un momento di scoramento appena conclusa la lettura dei quotidiani.

Assistiamo sempre più spesso all'incapacità delle burocrazie di vivere la modernità e l'efficienza che pure le nuove tecnologie sarebbero in grado di garantire.

La tracotanza e la superbia nei confronti del singolo individuo ci fanno sentire impotenti se non addirittura paurosi di un possibile futuro negativo proprio per ognuno di noi.

Gli episodi piccoli o grandi che ci vengono raccontati testimoniano solo un esercizio di

forza applicato da ogni tipo di ente burocratico: da chi sancisce una multa per chi ha invaso la zona ZTL spingendo a mano un motorino, alla pretesa di esigere sanzioni per diverse migliaia di euro dopo decine di anni dai fatti che le hanno scaturite ad un ormai povero pensionato.

E l'istituto del "solve et repete", che solo in Italia viene applicato contro cui nessun governo si adopera, è la cartina di tornasole della prepotenza burocratica.

Le difficoltà che trovano gli individui quando si vogliono dedicare alla conduzione di una impresa sono poi rese più drammatiche da tante incertezze programmatiche.

Sembrerebbe dunque impossibile che vi siano ancora in Italia uomini che decidano di essere imprenditori.

Questo numero di Ottantadue è invece la testimonianza che nonostante il panorama avverso nel nostro Paese vi sono dei capitani coraggiosi che aprono attività produttive, con attenzione ai problemi sociali e ambientali e si attrezzano già oggi per affrontare il futuro che verrà.

In particolare non possiamo che ammirare i successi ottenuti da queste aziende e soprattutto la loro capacità di fare squadra senza alcun egoismo di parte.

È la passione di questi imprenditori oggi riuniti nell'associarsi a Percorso Cobat che ci fa essere orgogliosi del nostro Paese e del lavoro che insieme saremo capaci di svolgere nell'interesse delle singole aziende e di quello generale.



Percorso
cobat
economia circolare per l'automotive



RETE CERTIFICATA AUTODEMOLITORI

LA RISPOSTA CIRCOLARE E TRASPARENTE ALLA RIVOLUZIONE DELL'AUTOMOTIVE

La rivoluzione che sta attraversando e scompaginando il settore dell'automotive, almeno da una quindicina di anni a questa parte, non può che definirsi epocale. E il primo grande vettore di cambiamento che - a ragione - potremmo facilmente identificare nella transizione verso la mobilità elettrica, è solo uno dei diversi attori che si alternano sul complesso palcoscenico del cambiamento. Di certo, il passaggio dalla tecnologia che ha caratterizzato il mercato in misura praticamente

totale negli ultimi centotrenta anni, ovvero la combustione endotermica, a ciò che genericamente viene definita "nuova mobilità" (elettrica soprattutto), ha tutte le peculiarità per essere annoverato a diritto nei libri di storia che verranno, al capitolo "le rivoluzioni che hanno cambiato il mondo".

Ma per comprendere quanto sia davvero epocale il mutamento che il comparto della mobilità sta abbracciando e continuerà ad accogliere nei prossimi anni, dobbiamo valicare l'alta vetta

Testi:
Redazione Cobat
Foto:
Archivio Cobat
Adobe Stock



L'end of life vehicles (ELV)
è regolato in Italia
dal Decreto Legislativo
119 del 2020, secondo la
direttiva Europea 2018/849.

rappresentata dall'aggiornamento tecnologico, per allargare il nostro orizzonte d'osservazione. Nuove e rinnovate forme di possesso si affacciano nel mercato dei veicoli, togliendo il primato al rapporto di proprietà classicamente inteso, dando sempre maggiore spazio a forme quali, per esempio, "sharing", "leasing" e noleggio a lungo termine. Questo vuol dire che, sempre più in misura maggiore, i veicoli circolanti non risponderanno più al nome di privati, ma saranno riconducibili ad altri player che ne avranno e concederanno la gestione.

È noto ai più, che a partire dal 2020, l'Unione Europea si sta muovendo a velocità sostenuta per promuovere la transizione verso l'economia circolare come alternativa al modello economico lineare. Il Green deal europeo, in linea con la proposta per la nuova strategia industriale, è il nome del piano d'azione per una nuova economia circolare che include proposte sulla progettazione di prodotti più sostenibili e sulla riduzione dei rifiuti. Nel febbraio 2021 il Parlamento europeo ha votato per il nuovo piano d'azione per l'economia circolare, chiedendo misure aggiuntive per raggiungere un'economia a zero emissioni di carbonio, sostenibile dal punto di vista ambientale, libera dalle sostanze tossiche e completamente circolare entro il 2050. Sono anche incluse norme più severe sul riciclo e obiettivi vincolanti per il 2030 sull'uso e l'impronta ecologica dei materiali.

Anche se mai dibattuto a sufficienza, questi elementi di profondo rinnovamento, non pos-

sono non riflettersi su un aspetto di cui fin troppo poco si parla: la gestione del fine vita dei veicoli. L'end of life vehicles (ELV) è regolato in Italia con il Decreto Legislativo 119 del 2020, secondo la direttiva Europea 2018/849. Tra gli obiettivi della direttiva, c'è l'implementazione del concetto di Responsabilità Estesa del Produttore, vale a dire la sempre maggiore importanza delle case automobilistiche nella gestione dei veicoli fuori uso, quelli che appunto devono essere avviati a riciclo.

A tal proposito, lo scorso 13 Luglio è stata pubblicata la bozza di Regolamento della Commissione Europea relativa alla normativa ELV, in revisione della Dir. 2000/53/CE. Ad emergere chiaramente nel testo della proposta è il ruolo centrale delle case automobilistiche con obiettivi minimi di contenuto riciclato e un rafforzamento della responsabilità estesa, a garanzia della sostenibilità economica delle attività di demolizione e riciclo. Il Provvedimento, inoltre, detta nuovi requisiti per gli operatori con l'obiettivo di spingere il recupero di materie prime critiche, alluminio e plastiche e detta misure più stringenti per le esportazioni di veicoli a fine vita fuori dall'Ue, con un rafforzamento dei controlli e la digitalizzazione delle procedure.

Cobat ha intrapreso da tempo un progetto che si potrebbe definire per certi versi pionieristico, con l'obiettivo di creare da zero un sistema trasparente ed efficace per la tracciabilità dei vei-



coli fuori uso. Il progetto si è trasformato in realtà già nel 2021 quando con la nascita di Percorso Cobat, ha avuto origine la piattaforma che permette - grazie a strumenti evoluti di monitoraggio e rendicontazione - di tracciare il veicolo avviato a recupero fino al dettaglio del singolo componente. Come? Supportando le Case Automobilistiche nelle attività operative e gestionali legate al fine vita del prodotto, all'interno di un network certificato, dove gli Autodemolitori possono con facilità tracciare i dati del loro operato, nel pieno rispetto della normativa vigente.

Arriva dal latino tardo, il nome della Rete certificata di Autodemolitori, cuore pulsante della piattaforma che assicura trasparenza ed efficienza nella gestione del fine vita. Cyclus identifica il cerchio, il moto circolare e porta con sé la tensione verso soluzioni votate alla sostenibilità. Cyclus mette insieme le migliori realtà italiane che si occupano di autodemolizione, sottoponendole a rigidi test e guidandole fino ad ottenere la certificazione che garantisce standard di efficienza per la gestione dei dati e degli impianti.

Si potrebbe dire una "rivoluzione nella rivoluzione", portata avanti da Cobat, che da oltre trent'anni si occupa di prodotti giunti a fine vita e che sceglie di supportare il settore dell'autodemolizione, fornendo uno strumento in grado di garantire trasparenza e tracciabilità del proprio operato. Sì perché, nel complesso mondo della gestione dei rifiuti, l'autodemolizione non ha sempre goduto di buona fama, ma oggi - e Cyclus ne è il chiaro esempio - esistono imprese, distribuite sull'intero territorio nazionale

Cyclus mette insieme le migliori realtà italiane che si occupano di autodemolizione, guidandole a ottenere la certificazione che garantisce standard di efficienza per la gestione di dati e impianti.

che comprendono ed operano ogni giorno riconoscendo nella sostenibilità e nell'efficienza i valori verso cui guardare.

Cyclus risponde così all'evoluzione che sta delineando i nuovi contorni della gestione dell'ELV. L'autodemolizione sarà sempre più a pieno diritto parte del ciclo di vita del veicolo, cambiando l'approccio e l'attività stessa dell'autodemolitore, a servizio dell'economia circolare.

In questo senso, gli strumenti messi a disposizione da Cobat garantiscono agli autodemolitori Cyclus, come alle case Auto che si avvalgono della Rete, la tracciabilità di ciascun rifiuto/ricambio prodotto dalla demolizione, consentendone una gestione trasparente. Del resto, cambierà l'approccio e l'attività stessa dell'autodemolitore, chiamato sempre più a "fornire" componenti da riutilizzare nella produzione del nuovo e nella riparazione del vecchio. L'autodemolitore è e sarà uno degli attori protagonisti nel corretto recupero di materie e materiali.

Altra protagonista assoluta è la casa automobilistica, nel suo ruolo di Produttore del bene. Ineos, Mazda, Smart e Porsche sono i primi marchi ad utilizzare la Rete Cyclus, godendo così di un sistema affidabile, accedendo ad una rete di impianti certificati e potendo così verificare in tempo reale gli obiettivi di smaltimento.





QUALITÀ E SOSTENIBILITÀ

Testi e foto:
Ufficio Stampa Mazda

La creazione di un eccezionale design frutto della più raffinata maestria artigianale giapponese, la massima attenzione alle innovazioni tecnologiche incentrate sull'uomo, l'impegno per il risparmio energetico a difesa del pianeta. Sono questi i pilastri dell'attività di Mazda, azienda leader a livello mondiale nel settore dell'automotive, alla quale abbiamo chiesto di parlarci delle azioni messe in campo sul fronte della sostenibilità. Nel perseguire i suoi obiettivi green, Mazda ha deciso anche di aderire al Percorso Cobat, la piattaforma certificata che permette a Case Automobilistiche e Auto-demolitori di garantire trasparenza, tracciabilità e sicurezza del dato nella gestione dei veicoli a

fine vita. Percorso Cobat assicura infatti la corretta gestione di ogni componente di qualsiasi tipo di vettura, inclusi i veicoli ibridi ed elettrici. Ecco l'intervista a Roberto Pietrantonio, managing director di Mazda Italia.

Qual è la storia del vostro marchio?

Mazda è una multinazionale giapponese che nasce nel 1920 con il nome di Toyo Cork Kogyo, azienda produttrice di sughero, e si trasforma poi in innovatore produttore automobilistico grazie al suo illuminato fondatore, Jujiro Matsuda, appassionato di meccanica con la visione secondo cui la manifattura potesse migliorare il mondo. La città nella quale Mazda nasce ne definisce un



preciso DNA aziendale. Il nome di Hiroshima è infatti legato a uno degli eventi più devastanti della storia: il lancio della prima bomba atomica che ha segnato profondamente l'Azienda e il popolo giapponese, ma dal quale Mazda si è saputa risollevarsi con grande forza e orgoglio, grazie al suo spirito Mukainada, ovvero il credere in se stessi senza arrendersi

milione di esemplari dal suo debutto nel 1989 e che entusiasma oggi, come allora; allo stesso modo Mazda continuerà a plasmare le sue visioni per il futuro e a sfidare le convenzioni.

Quali politiche ed attività - in relazione al tema della sostenibilità - sta portando avanti il marchio?

VIAGGIANO CON MAZDA

mai e lottare per superare le sfide, anche quelle apparentemente insormontabili. Ed è questo lo spirito con cui Mazda ha costruito la sua storia: ha ridato vita al motore rotativo lanciato sul mercato sull'iconica Cosmo Sport 110S, è stata, nel 1991, il primo marchio asiatico a vincere Le Mans e ha sviluppato una serie di tecnologie rivoluzionarie. Inoltre, Mazda ha creato un linguaggio di design unico, il Kodo, l'anima del movimento, che coniuga la maestria artigianale giapponese con uno stile unico, dalle linee essenziali ed eleganti, riconosciuto a livello internazionale e vincitore di tantissimi premi. Ha lanciato modelli iconici come la MX-5, la roadster a due posti di maggior successo al mondo venduta in oltre un

Lo scorso anno Mazda Motor Corporation ha rinnovato il proprio impegno per la neutralità carbonica, annunciando l'obiettivo di rendere gli stabilimenti Mazda a emissioni zero entro il 2035 in tutto il mondo e la catena di fornitura interamente a emissioni zero entro il 2050. In tutta Europa, le organizzazioni Mazda stanno compiendo sforzi per sostenere gli obiettivi dell'Azienda e per soddisfare i futuri requisiti di sostenibilità aziendale nell'Unione Europea. Di recente, presso il quartier generale europeo di Mazda a Leverkusen, in Germania, Mazda Motor Europe ha inaugurato un nuovo impianto fotovoltaico. Si tratta dell'impianto più grande nell'area di Leverkusen, è costituito da 2.400

Sopra, la CX-60, il primo modello ibrido plug-in della Mazda, efficiente in termini di consumi, che può raggiungere i 140 km/h con zero emissioni e percorrere fino a 60 km in modalità all-electric.

Mazda Motor Corporation ha rinnovato il proprio impegno per la neutralità carbonica, annunciando l'obiettivo di rendere i suoi stabilimenti a emissioni zero entro il 2035 in tutto il mondo.

Secondo Mazda l'obiettivo di una mobilità a zero emissioni di CO₂ non può essere perseguito con una sola tecnologia, ma è di fondamentale importanza considerare un approccio olistico, che tenga conto di tutte le soluzioni disponibili, soprattutto nella fase di transizione.

moduli solari che producono circa 900.000 kWh all'anno di elettricità pulita, il che consentirà a Mazda di fornire circa il 50% del fabbisogno di elettricità del posto con energia verde.

Inoltre, Mazda ha implementato nell'ultimo anno presso la stessa sede di Leverkusen un completo programma di risparmio energetico, che ha generato un risparmio del 29% di gas naturale e del 5,5% di elettricità rispetto all'ultimo periodo di riscaldamento, e anche un aumento del 50% nell'utilizzo delle stazioni di ricarica per auto elettriche già disponibili per tutti i dipendenti. Per quanto riguarda l'imballaggio nella logistica delle spedizioni di componenti e accessori in tutta Europa, Mazda Logistics Europe (MLE) promuove misure per limitare gli imballaggi a perdere con il ricorso a gabbie e scatole a rendere per la distribuzione alle filiali nazionali europee (NSC). In totale, nel 2022 sono state impiegate 18.090 unità riutilizzabili, con conseguente riduzione annua di diverse centinaia di tonnellate di rifiuti da imballaggi.

A livello locale, Mazda Italia si è fatta promotrice di una iniziativa per omaggiare la comunità Mazda e a favore dell'ambiente, dando vita al Bosco Mazda costituito da querce da sughero piantumate all'interno del Parco Regionale dell'Appia Antica, ciascuna volta a rappresentare ogni membro della comunità Mazda in Italia e a testimoniare il proprio impegno a preservare il pianeta per le generazioni future.

Ci racconti un'attività o una caratteristica peculiare dell'Azienda, che vi rende unici o molto specializzati nel settore.

Mazda si contraddistingue per l'eccezionale design, frutto della più raffinata maestria artigianale giapponese, e per le innovazioni tecnologiche incentrate sull'uomo combinate a powertrain leader a livello mondiale. Tutto questo si racchiude in due concetti, il Crafted in Japan, ovvero creato ad arte in Giappone, il principio al quale si ispirano i designer e gli ingegneri Mazda che, come maestri artigiani, i famosi "Takumi", realizzano le vetture Mazda con una estrema attenzione al dettaglio volta sempre alla ricerca della perfezione continua e, così facendo, infondono in ciò che creano la propria anima, tanto da realizzare delle auto che diventano una forma di arte. Il secondo concetto caro a Mazda è quello dello Jinba Ittai, ovvero il forte legame tra l'auto e chi la guida, come quella tra cavallo e cavaliere,



in perfetta simbiosi e armonia, frutto della costruzione umano-centrica, per una esperienza di guida molto piacevole e intuitiva.

Qual è la vostra opinione sulla normativa italiana e europea in riferimento all'ELV?

Mazda ritiene di fondamentale importanza che a livello comunitario vi sia una precisa normativa relativa ai veicoli avviati a demolizione, e che la stessa evolva progressivamente, per il tramite degli stati membri, nella direzione di essere quanto più stringente e dettagliata al fine di garantire gli opportuni livelli di reimpiego, recupero e riciclaggio dei materiali, auspicando un incremento costante di tali percentuali, inclusa quella del recupero energetico.

Quali sono le maggiori difficoltà che riscontrate nella gestione dei veicoli fuori uso?

Ottemperare alla normativa in materia, sempre più stringente, rappresenta una sfida continua, con difficoltà crescenti. Per noi è dunque fondamentale poter garantire che un Centro di Raccolta convenzionato con Mazda sia caratterizzato dai più elevati standard qualitativi al fine di poter operare, nel rispetto della normativa vigente, secondo criteri di assoluta affidabilità, trasparenza ed efficienza. Avere la possibilità di affidarci ad interlocutori e professionisti qualificati, sottoposti ad accurati audit per la verifica dei requisiti qualitativi con cadenza periodica, è per noi di assoluta importanza per garantire una corretta gestione del fine vita dei veicoli, sotto tutti i punti di vista.

In riferimento alla transizione verso la nuova mobilità, quali politiche e azioni sta perseguendo il marchio?

Mazda sostiene che l'effettiva riduzione delle emissioni di CO² debba essere raggiunta mediante due approcci complementari: in primo luogo, l'adozione di veicoli completamente elettrici per sostituire i veicoli con motore a combustione e, in secondo luogo, sostituendo progressivamente i combustibili fossili con combustibili a emissioni zero sia nei motori a combustione interna esistenti sia in quelli elettrificati. Secondo Mazda l'obiettivo di una mobilità a zero emissioni di CO² non può essere perseguito con una sola ed esclusiva tecnologia, ma è di fondamentale importanza considerare un approccio olistico, che tenga conto di tutte le soluzioni disponibili, soprattutto nella fase di transizione.



Mazda Motor Corporation è entrata per questo a far parte, a marzo 2023, della associazione di ricerca che promuove i carburanti a zero emissioni di CO², la Research Association of Biomass Innovation for Next Generation Automobile Fuels, che promuove la ricerca tecnologica sull'uso della biomassa e la produzione efficiente di bioetanolo per automobili, con l'obiettivo di realizzare una società a zero emissioni. Mentre in Europa Mazda è membro della eFuel Alliance dal 2021. L'Alleanza riunisce organizzazioni e parti interessate che sostengono l'obiettivo di stabilire e promuovere gli e-fuel e l'idrogeno a emissioni zero come contributo credibile e reale alla riduzione delle emissioni nel settore dei trasporti.

Sopra, Roberto Pietrantonio, managing director Mazda Italia.
Sotto, la sede centrale dell'azienda giapponese.





VIAGGIO NELL'ITALIA DEGLI AUTODEMOLITORI

BRESOLIN DAL 1985 RICICLA E RIGENERA I VEICOLI A FINE VITA

“Abbiamo l'abitudine di guardarci sempre attorno, di essere alla continua ricerca di nuovi spunti e opportunità per migliorare quello che facciamo e come lo facciamo”.

Testi e foto:
Ufficio Stampa
Bresolin Srl

Andiamo alla scoperta di chi l'economia circolare dell'automotive la vive e la promuove giorno per giorno, dando una nuova vita alle componenti dei veicoli fuori uso in nome di un futuro sostenibile. Iniziamo questo viaggio nell'Italia degli

autodemolitori - da Nord a Sud - facendo tappa in Veneto, dove ha sede l'azienda Bresolin Srl, nata nel 1985 a Bassano del Grappa.

Qual è la storia della vostra Azienda?

“La storia della Bresolin Srl inizia nel 1985 e nel corso dei primi anni l'azienda cresce e si specializza nel ritiro e nella gestione delle auto a fine vita. Nei primi anni '90 l'azienda si trasferisce nella sede storica in Quartiere Prè di Bassano del Grappa, nell'ampio stabile dove prendono posto il magazzino ricambi, l'officina smontaggio e numerose aree di stoccaggio auto. Gli anni



'90 sono quelli del consolidamento fino al 2000, quando di fronte alla sede storica viene creato un nuovo e moderno centro 'Autorecycling'. Nel 2015 l'azienda incrementa nuovamente la propria potenzialità di trattamento fino a circa 24.000 veicoli l'anno attraverso la realizzazione di nuovo stabilimento sempre a Bassano del Grappa. L'impianto viene ulteriormente ingrandito nel 2022 quando l'azienda decide di ampliare la superficie coperta e dedicando un'area alla gestione dei veicoli fuori uso ibridi ed elettrici e dotandosi di un moderno impianto mobile per stoccaggio veicoli.

Gli impianti di Bassano del Grappa contano complessivamente una superficie di circa 50.000 mq dei quali quasi 12.000 mq coperti, che comprendono oltre alle isole di bonifica dei veicoli, quattordici punti di smontaggio, un'area di separazione/selezione dei Materiali ed un ampio magazzino ricambi. Oltre alle tre sedi di Bassano che dal 2020 possono contare anche sulla propria Agenzia Pratiche Auto, negli ultimi anni Bresolin Srl ha aperto una sede anche a Bolzano nel 2020 e nel 2022 ha acquisito una demolizione a Bologna e nel 2023 a Gorizia. Nel 2002 Bresolin Srl raggiunge un ambizioso risultato: la certificazione ambientale ISO 14001:1997 aggiornata

poi in 14001:2015. Nel settore è la prima Autodemolizione in Italia ad ottenere la certificazione e tra le primissime in Europa. L'anno successivo ottiene la certificazione ISO 9001:2000, oggi aggiornata alla versione 9001:2015. Nel 2007 è stato compiuto un ulteriore passo avanti con l'apertura del negozio on-line sul sito www.bresolin.com per la vendita di oltre 100.000 ricambi di numerose categorie e modelli d'auto".

Quali progetti presenti e futuri state portando avanti?

"L'azienda collabora da sempre con il territorio in progetti di vario genere. C'è il Laboratorio Automotive, che dal 2012 ospita presso la nostra sede di Bassano del Grappa un vero e proprio laboratorio di meccanica e motoristica messo a disposizione degli studenti degli Istituti Tecnici e Professionali. Oppure il Progetto Radici Future 2030, il festival della sostenibilità, dell'economia circolare e dell'etica d'impresa promosso da Confindustria Vicenza - Mandamento di Bassano".

Ci racconti un'attività o una caratteristica peculiare della vostra azienda, che vi rende unici o molto specializzati nel vostro settore.

"Una caratteristica che credo ci contraddistingua

Gli impianti della sede di Bassano del Grappa contano una superficie di circa 50.000 mq dei quali quasi 12.000 coperti, che comprendono oltre alle isole di bonifica dei veicoli, 14 punti di smontaggio, un'area di separazione/selezione dei materiali e un ampio magazzino ricambi. Negli ultimi anni Bresolin Srl ha aperto inoltre una sede a Bolzano e ha acquisito una demolizione a Bologna e a Gorizia.





“Aderire al Progetto Cobat è per noi l’opportunità di far parte di una rete con la quale condividiamo l’obiettivo di garantire trasparenza, tracciabilità e sicurezza nella gestione dei veicoli a fine vita”.

Una delle caratteristiche che contraddistingue l’azienda veneta è la continua ricerca di ottimizzazione del processo di lavorazione dei Veicoli fuori uso, che passa anche attraverso la completa tracciabilità informatica dei veicoli nelle varie fasi di lavorazione, e nella digitalizzazione del magazzino ricambi.

è il dinamismo. Abbiamo l’abitudine di guardarci sempre attorno, di essere alla continua ricerca di nuovi spunti e opportunità per migliorare quello che facciamo e come lo facciamo, e cerchiamo l’innovazione attingendo informazioni in modo trasversale da tutti i settori. Non sai mai dove si cela l’idea giusta che fa al caso tuo...

Un’altra caratteristica che credo ci contraddistingua è la continua ricerca di ottimizzazione e standardizzazione del processo di lavorazione dei VFU, che passa anche attraverso la completa tracciabilità informatica dei veicoli nelle varie fasi di lavorazione, e nella digitalizzazione del magazzino ricambi”.

Quali ragioni vi hanno portato ad aderire a Cyclus e Percorso Cobat?

“Aderire al Progetto è per noi l’opportunità di

far parte di una rete con la quale condividiamo l’obiettivo di garantire trasparenza, tracciabilità e sicurezza nella gestione dei veicoli a fine vita. Confidiamo anche che questo progetto supporti nella gestione delle future sfide che le auto ibride ed elettriche porteranno con se”.

Quali sono le maggiori difficoltà che affrontate quotidianamente nello svolgimento del vostro lavoro?

“Una delle nostre massime è: ‘noi facciamo le cose difficili, quelle facili le lasciamo agli altri’. Questo significa che in genere cerchiamo di trasformare le difficoltà in opportunità, e come si diceva prima abbiamo avuto la capacità di costruire un buon team di lavoro, che è in grado di analizzare le “difficoltà” ciascuno con il proprio punto di vista e le proprie competenze. Ciò ci permette di trovare le giuste soluzioni”.

Secondo voi, quali provvedimenti, prassi e norme potrebbero essere di sostegno alla vostra attività per migliorarne la sostenibilità?

“La parola sostenibilità fa rima con complessità, e quindi per aver una risposta esaustiva non



possiamo prendere in considerazione solo la nostra attività. Il primo passo è sicuramente avere degli obiettivi chiari e condivisi, e trovare degli imprenditori che li condividano con te, e che vogliano e scelgano di fare insieme alla tua azienda un certo tipo di percorso legato alla sostenibilità. Se consideriamo che i veicoli fuori uso quando arrivano da noi demolitori non vengono semplicemente distrutti, e se consideriamo gli innumerevoli materiali da separare e componenti da recuperare, possiamo permetterci di dire che di Economia Circolare e Sostenibilità ci occupano da prima che diventasse un trend, e che ci siamo riusciti anche grazie alle aziende con le quali abbiamo scelto di collaborare. Sicuramente si può fare di più e meglio, soprattutto se consideriamo l'evoluzione tecnologica e gli strumenti che oggi ci vengono messi a disposizione anche per misurare e monitorare gli obiettivi di sostenibilità. Ritengo però che vista la complessità del settore Automotive, l'obiettivo debba essere condiviso e perseguito da un'intera filiera".

Come vedete il futuro della vostra attività, soprattutto in virtù del cambio tecnologico che sta per arrivare?

"Le decisioni della Comunità Europea in materia di mobilità sostenibile hanno tracciato la rotta, e quindi dobbiamo prendere atto che nei prossimi anni dovremo cambiare le nostre aziende per soddisfare le nuove esigenze del mercato. Di fatto il cambiamento è già in atto, le prime auto elettriche stanno già arrivando a demolizione, quello che possiamo fare noi come imprenditori è valutare costantemente rischi ed opportunità che derivano dalla gestione di questa tipologia di veicoli e cercare il modo di trasformare le difficoltà in opportunità. Visto che i primi veicoli elettrici arrivano già a demolizione possiamo iniziare a verificare sul campo le possibili azioni. È una nuova sfida, e come abbiamo sempre fatto, lavoreremo per farci trovare pronti grazie anche al supporto della rete di collaboratori, consulenti e partner che abbiamo costruito".





CON **GIORGI ANGELO** L'AUTODEMOLIZIONE GUARDA AL FUTURO

“In un’ottica moderna di impresa, la sicurezza e la protezione dell’ambiente non sono tanto un costo quanto un giusto investimento in grado di rappresentare un vantaggio sul mercato”.

Testi:
Matteo Filacchione

Foto:
Ufficio Stampa
Giorgi Angelo Srl

Un’azienda a conduzione familiare, cresciuta negli anni diventando un punto di riferimento per l’economia circolare nel settore dell’autodemolizione in Emilia Romagna. Stiamo parlando della Giorgi Angelo Srl, nata nel 1985 a Viserba di Rimini. Innovazione, formazione e capacità di affrontare senza timori le sfide di un mercato in continua evoluzione sono le caratteristiche di questa realtà industriale creata da Angelo

Giorgi e dalla moglie Rosella quasi 40 anni fa, e oggi portata avanti insieme al figlio Alberto, legale rappresentante, con un team di oltre 20 dipendenti.

L’azienda si occupa della vendita di ricambi di auto di marche nazionali ed estere, recuperati dalla demolizione. Diversi i servizi offerti. Innanzitutto la radiazione e il ritiro di automobili, autocarri, motocicli, metalli ferrosi, vetro e batterie presso carrozzerie e officine autorizzate. E poi ancora la valutazione delle auto (sinistrate e non) per la demolizione o il commercio, per arrivare al corretto smaltimento del veicolo attraverso una bonifica accurata nel rispetto delle norme ambientali, fino alla vendita di ricambi usati diretta o con possibilità di spedizione.



L'attività garantita oggi è il frutto di una storia caratterizzata da continui passi avanti. Nel 1998 l'azienda si trasferisce nel sito di nuova realizzazione. Nel 2006 "Angelo Giorgi" estende la propria superficie coperta, spostando il processo di lavorazione all'interno e modernizzando gli impianti di bonifica e trattamento dei veicoli. Forte di accordi con le principali case costruttrici, l'impresa riminese dispone delle più recenti attrezzature per gestire le componenti dei veicoli a fine vita.

"Oggi abbiamo un impianto di 9.700 metri quadrati e progettiamo di ampliarlo ancora - racconta Alberto Giorgi - Nel 2010 mi sono laureato in economia e ho iniziato a seguire a tempo pieno l'attività, in qualità di legale rappresentate, con mio papà Angelo. Il con-

tinuo miglioramento delle operazioni svolte durante l'iter di trattamento dei veicoli, il crescente reimpiego delle parti di ricambio, e una separazione sempre più accurata dei materiali, hanno permesso alla nostra attività di autodemolizione di raggiungere obiettivi allineati a quelli dettati dalle direttive europee sulle percentuali di recupero".

Quali sono i progetti in cantiere e qual è la vostra filosofia di lavoro?

"Fin dai primi anni del mio impegno in azienda ho lavorato sull'ottimizzazione dei processi e sul recupero dei ricambi, abbiamo inserito diversi giovani per creare un team più smart e dinamico, insistendo sulla rivendita sia in Italia che all'estero, e sull'online. Nel 2009 c'erano 7 lavoratori, ora siamo a 22. La vendita via internet è un po' più complicata, ma offre opportunità importanti che ci hanno portato a creare un nuovo gestionale per i ricambi". Il tema era integrare la vendita online con i processi lavorativi, e gli spunti si sono concretizzati nel periodo covid ideando un percorso ad hoc da quando l'auto viene scaricata fino alla pressa-

Il legale rappresentante, Alberto Giorgi, illustra attività e obiettivi della Srl con sede a Rimini, diventata negli anni un punto di riferimento per l'economia circolare del settore autodemolizioni in Emilia Romagna.



CODICE AUTO

2563/2022

OK DEL

INIZIO PESA

0,154 Kg

FINE PESA

*** PESATURA ***



FILTRO OLIO



FILTRO CARB



CATALIZZATORE



BATTERIE HYBRID



SERBATOIO GPL O METANO



PNEUMATICI FUORI USO 3



PNEUMATICI FUORI USO 4



PNEUMATICI FUORI USO 5

AUDI - RSML2215 - CGQ

A6 (4G) (03/11 >)

3.0 TDI SW 5p/d/2967cc

Id. Veicolo 2756/2022

Data ingresso 17/11/2022



TWICE

tura. All'ingresso del veicolo nello stabilimento vengono creati due codici a barre, uno gestisce i rifiuti e uno i ricambi. Le auto vengono movimentate nel capannone con un sistema di carrelli più moderno rispetto ai classici muletti, sistema in grado di digitalizzare tutte le varie fasi, migliorare la sicurezza e garantire al meglio la tracciabilità".

C'è poi l'importante aspetto legato ad ambiente e sicurezza sul lavoro.

"La direzione aziendale ritiene che, in un'ottica moderna di impresa, la soddisfazione del cliente, la sicurezza e la protezione dell'ambiente non siano tanto un costo quanto un giusto investimento in grado di rappresentare un vantaggio sul mercato. Puntiamo a ridurre la produzione di rifiuti e ad aumentare la frazione riciclabile, attraverso la raccolta differenziata dei rifiuti prodotti dalla demolizione e la rivendita dei componenti auto".

In questo scenario ben si inserisce la scelta di aderire a Cyclus.

"Fin dai suoi albori ci siamo interessati alla rete certificata di autodemolitori di Percorso Cobat - conferma Alberto Giorgi - Transizione ecologica ed elettrico sono aspetti fondamentali del

nostro lavoro, e noi demolitori non abbiamo le competenze e gli strumenti tecnologici per affrontare da soli le novità. Visti il valore e l'affidabilità dell'esperienza Cobat, abbiamo deciso di lavorare insieme per affrontare al meglio le sfide green del domani".

Quali invece le maggiori difficoltà che si affrontano in questo mestiere?

"In tanti faticiamo a trovare personale qualificato in grado di operare nell'autodemolizione, settore sempre più esigente dal punto di vista tecnico perché le auto sono più complicate e con un'elevata tecnologia. Senza dimenticare gli ostacoli della burocrazia e, in questo periodo storico, della marcata oscillazione dei costi delle materie prime".

Quale, quindi, il futuro del settore?

"Il futuro dell'autodemolizione è incerto. L'auto elettrica rappresenta sicuramente un passo importante per la sostenibilità ambientale, ma a mio avviso non potrà essere un'alternativa assoluta ai veicoli a emissioni tradizionali. Le Case automobilistiche stanno riorganizzando la filiera, molto cambierà nei prossimi anni e chi fa il nostro mestiere giocherà un ruolo importante. Noi ci siamo".

Anche l'azienda di Rimini ha deciso di aderire a Cyclus: "Ci siamo interessati da subito alla rete certificata di autodemolitori del percorso Cobat - conferma Alberto Giorgi - Transizione ecologica e mobilità elettrica sono aspetti fondamentali del nostro lavoro. Visti il valore e l'affidabilità dell'esperienza Cobat, abbiamo deciso di lavorare insieme per affrontare al meglio le sfide green del domani".





VIAGGIO NELL'ITALIA DEGLI AUTODEMOLITORI

CENTRO DEMOLIZIONE VEICOLI TRA PASSIONE E PROFESSIONE

“Abbiamo avviato un processo di digitalizzazione aziendale con strumenti di lavoro all'avanguardia e investito nella formazione. Ci piace pensarci come una realtà in continuo divenire”.

Testi e foto:
Ufficio Stampa Tafuri

Digitalizzazione, nuove tecnologie, strumenti 4.0. Ma, soprattutto, tanta passione e dedizione dimostrate fin dall'avvio dell'attività nell'ormai lontano 1980. Queste le caratteristiche del Centro Demolizione Veicoli - Mario Tafuri, con sede nel comune di Sala Consilina in provincia di Salerno,

che garantisce oggi una vasta gamma di servizi quali: bonifica e demolizione di veicoli in genere, pratiche di cancellazione al Pra online, trasporto in conto terzi, servizi di raccolta rottami, consulenza ambientale e automobilistica. “Cerchiamo di trasformare il più possibile un rifiuto in una risorsa” - spiega il team Tafuri, illustrando in questa intervista le proprie attività e la scelta di aderire a Cyclus e Percorso Cobat.

Qual è la storia della vostra Azienda?

“Il Centro Demolizione Veicoli Tafuri nasce nel lontano 1980 dalla dedizione, passione e sacri-



ICOLI TAFURI SIONALITÀ

fficio di un giovane ragazzo con un sogno: lavorare nel settore dell'automotive.

Dopo svariati anni passati in officine meccaniche ed elettroniche, quel giovane capì che la sua strada era quella della demolizione di veicoli. Più tardi sperimentò anche l'attività di commercio di auto usate, officina meccatronica, per poi ampliare i suoi orizzonti impegnandosi anche nell'attività di recupero e smaltimento rifiuti. Oggi offriamo una vasta gamma di servizi quali bonifica e demolizione di veicoli in genere, pratiche di cancellazione al PRA online, trasporto in conto terzi, servizi di raccolta rottami ferrosi e non ferrosi, recu-

pero e smaltimento rifiuti, vendita di ricambi usati disponendo di un ampio magazzino, e molto altro".

Quali progetti presenti e futuri state portando avanti?

"Già da un pò di tempo abbiamo avviato un processo di digitalizzazione aziendale mediante l'introduzione di strumenti di lavoro all'avanguardia quali app, beni strumentali 4.0 senza trascurare al tempo stesso gli investimenti in formazione del personale. Per il prossimo futuro puntiamo alla vendita di ricambi worldwide grazie ai nuovi canali di vendita online. Ci piace comunque pensarci come una realtà in continuo divenire".

Ci racconti un'attività o una caratteristica peculiare della vostra azienda, che vi rende unici o molto specializzati nel vostro settore.

"La chiave del successo della nostra azienda è sicuramente la passione per quello che facciamo. I forti ideali in cui crediamo ci hanno portato e ci portano tuttora a migliorare e

L'azienda, nata in provincia di Salerno nel 1980, offre oggi una vasta gamma di servizi quali bonifica e demolizione di veicoli, pratiche di cancellazione al PRA online, trasporto in conto terzi, raccolta rottami ferrosi e non ferrosi, recupero e smaltimento rifiuti, vendita di ricambi usati e altro.



“Cerchiamo di trasformare il più possibile un rifiuto in una risorsa” è il messaggio lanciato dal team Tafuri. La vasta gamma di servizi offerti dall'azienda campana va in questa direzione.

favorire il più possibile il ciclo di vita dei rifiuti. Cerchiamo di trasformare il più possibile un rifiuto in una risorsa. La vasta gamma di servizi offerti, quali quello di demolizione veicoli e gestione pratiche automobilistiche online, trasporto in c/terzi, smaltimento e recupero rifiuti, consulenza ambientale e automobilistica, rappresenta per noi un valore aggiunto”.

Quali ragioni vi hanno portato ad aderire a Cyclus e Percorso Cobat?

“Le ragioni sono molteplici. La principale è sicuramente l’idea di creare una rete di enti, strutture, persone che sinergicamente lavorano insieme per la crescita del nostro settore. Insomma, Cyclus e Percorso Cobat possono essere una buona opportunità di confronto per migliorare, maturare e contribuire alla formazione di nuove esperienze nel mondo dell’auto, del recupero e del riciclo”

Quali sono le maggiori difficoltà che affron-

tate quotidianamente nello svolgimento del vostro lavoro?

“Una problematica con cui spesso bisogna fare i conti è la concorrenza sleale. Pratiche di mercato discutibili e la mancata osservanza delle regole da parte di alcuni operatori economici, oltre a danneggiare l’immagine della categoria, possono rendere difficoltoso l’operato anche di chi agisce nel rispetto delle norme. Alcune criticità, dovute anche e soprattutto al contesto macroeconomico in cui ci troviamo, emergono rispetto all’approvvigionamento dei materiali e delle auto in generale”.

Secondo voi, quali provvedimenti, prassi e norme potrebbero essere di sostegno alla vostra attività per migliorarne la sostenibilità?

“Secondo noi, un contributo importante potrebbe avvenire a monte della catena. Prevedere l’impiego di materiali il più possibile recuperabili e riciclabili in fase di produzione dell’auto potrebbe certamente favorirne la



loro sostenibilità anche nel fine vita, garantendo così una nuova vita. Inoltre, incentivare concretamente chi lavora ogni giorno in modo trasparente per raggiungere gli obiettivi di reimpiego, riuso e riciclaggio potrebbe dare un'ulteriore spinta verso la sostenibilità”.

Come vedete il futuro della vostra attività, soprattutto in virtù del cambio tecnologico che sta per arrivare?

“Allo stato dell’arte, il futuro ci sembra incerto. Il cambio tecnologico che ci si aspettava, con particolare riferimento all’elettrico, non sta dando i suoi frutti. Sono ancora numerosi gli interrogativi senza risposta, e quasi sempre hanno al centro il tema delle batterie, della sicurezza e della sostenibilità di questi veicoli, e di conseguenza la loro gestione ed il trattamento da parte nostra. Vista la precarietà del mercato, non possiamo far altro che prepararci e farci trovare pronti per quando arriverà l’ora del cambiamento”.



CENTRO DEMOLIZIONE VEICOLI
MARIO TAFURI





VIAGGIO NELL'ITALIA DEGLI AUTODEMOLITORI

È BELLIFEMINE RECYCLING IL PREZIOSO ALLEATO DELL'ECONOMIA CIRCOLARE IN PUGLIA

Chi demolisce con Bellifemine può contare su un servizio green a 360 gradi: esso consiste nella vendita, nella demolizione e radiazione dei veicoli, insieme al riciclo delle componenti.

Testi:
Matteo Filacchione

Foto:
Ufficio Stampa
Bellifemine Recycling

“L'ecologia è l'esempio più vivo dell'alleanza tra chi c'è, chi c'è stato, e chi verrà dopo di noi”. Nel motto di presentazione della propria attività, emerge il forte spirito green e l'attenzione alla sostenibilità che caratterizzano Bellifemine Recycling Srl, azienda leader nel settore dell'autodemolizione e nel riciclo di componenti di veicoli giunti a fine vita, con sede a Molfetta in provincia di Bari.

Bellifemine Recycling vanta una lunga storia con radici negli anni Trenta che l'ha portata a diventare nel tempo, e a confermarsi ancora di più oggi, un importante punto di riferimento per l'economia circolare in Puglia. Certificata UNI EN ISO 14001-2004, l'azienda ha infatti sviluppato strategie sempre più efficienti, investendo in macchinari atti a garantire la migliore gestione del veicolo fuori uso e a ridurre al minimo l'impatto dei materiali sull'ambiente.

Una mission che si concretizza nel servizio a 360 gradi offerto ai clienti che scelgono di demolire con Bellifemine: esso consiste nella vendita, nella demolizione e nella radiazione dei veicoli, insieme al riciclo delle componenti. L'azienda dispone infatti di diversi reparti altamente specializzati per la

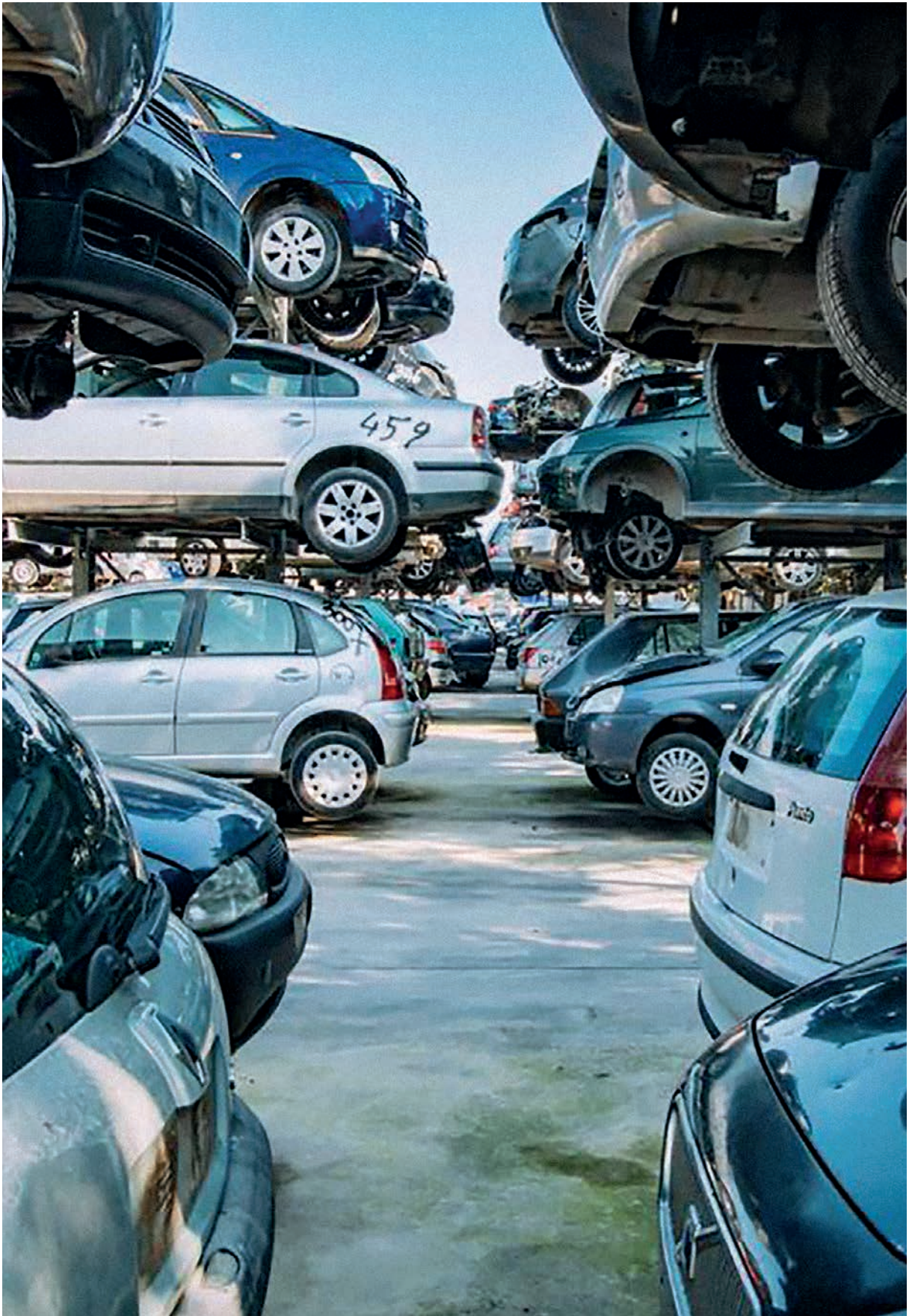
radiazione, la demolizione e la rivendita di accessori. I suoi servizi sono di qualità, con i singoli componenti selezionati, bonificati, controllati e garantiti.

Con la consegna allo stabilimento, viene rilasciato un apposito certificato di rottamazione e l'azienda si impegna a provvedere alla cancellazione al Pra entro i termini previsti. Se richiesto, viene inoltre effettuata una valutazione dell'auto da demolire, anche se incidentata: questo per tutti i veicoli immatricolati negli ultimi dieci anni.

L'attuale compagine dirigenziale è costituita dai fratelli Giuseppe ed Ezio (Crescenzo) Bellifemine. Per scoprire storia, realtà industriale e obiettivi di Bellifemine Recycling abbiamo intervistato Annalisa Petruzzelli, dottoressa in Giurisprudenza e Responsabile tecnico dell'azienda, con delega specifica agli aspetti ambientali e legali.

Qual è la storia di Bellifemine Recycling? Chi è stato il fondatore e quante persone lavorano oggi in azienda?

“La nostra realtà industriale ha radici negli anni Trenta con l'attività allora avviata dal nonno paterno degli attuali soci, Crescenzo Bellifemine, tramandata poi di padre in figlio fino ai giorni nostri. Conserviamo ancora la prima autorizzazione rilasciata all'epoca per i venditori ambulanti e il commercio dei giornali. All'epoca si riciclavano in particolare rottami ferrosi e stracci. Poi, negli anni Novanta, il cambio di rotta. Il recupero degli stracci lascia spazio a quello dei veicoli





“Cerchiamo sempre di innovarci secondo i principi cardine della circular economy, applicandoli al settore dell’autodemolizione. E abbiamo un’area specifica per i veicoli elettrici”.

mentre inizia a formarsi un contesto normativo ed economico che trasforma il concetto di rifiuto da problema a risorsa. Una novità

importante nella quale abbiamo creduto fin da subito, rispondendo via via alle nuove richieste del mercato dell’autodemolizione sul fronte del riciclo e del recupero delle componenti a fine vita, puntando su cambiamento e innovazione. Oggi la Bellifemine Recycling srl conta circa 15 lavoratori ed è in continua crescita, come testimonia il recente progetto di ampliamento dell’impianto con nuove risorse da formare e impiegare in azienda”.



Rimanendo sul tema, parliamo dei progetti che state portando avanti e di qual è la vostra filosofia di lavoro...

“Il nostro impegno guarda alla difesa dell’ambiente e alla sostenibilità. Si concretizza nel dare una nuova vita alle componenti dei veicoli non più utilizzati. Per farlo, cerchiamo sempre di innovarci secondo i principi cardine dell’economia circolare, applicandoli al settore dell’autodemolizione.

Ogni anno destiniamo una parte significativa del fatturato all’acquisto di nuovi macchinari, attrezzature, presse 4.0, senza dimenticare gli ulteriori 7.500 metri quadri di spazio aziendale che andranno a sommarsi agli attuali 20.000 metri. Si tratta di una nuova area specifica, riservata alla bonifica delle auto elettriche. Uno spazio distinto e aggiuntivo rispetto a quello per il riciclo dei veicoli a combustibile fossile”.

L’attuale compagine dirigenziale è costituita dai fratelli Giuseppe ed Ezio (Crescenzo) Bellifemine. “La nostra mentalità è quella di non accontentarci mai - commenta Annalisa Petruzzelli, Responsabile tecnico dell’azienda - Ogni giorno cerchiamo di innovarci guardando al valore dell’ambiente”.

Ci parli di un'attività o di una caratteristica peculiare della vostra azienda, che vi rende unici o molto specializzati nel settore.

"Innanzitutto la nostra mentalità, il non esserci mai voluti accontentare. Ogni giorno cerchiamo di stare al passo con la normativa e di innovarci guardando al valore dell'ambiente, a quale dev'essere il ruolo di chi lavora nel settore dell'autodemoli-

un progetto di natura industriale che nasce da un'impresa importante attenta proprio al mondo delle imprese, con l'opportunità di unire i valori dell'economia circolare a quelli del business nel settore automotive. Pensiamo per esempio alle auto elettriche: siamo consapevoli che il progetto sarà destinato a crescere al fianco dell'espansione della mobilità sostenibile. Il futuro passa anche da progetti come questo".



zione per preservarlo. Abbiamo la chiara volontà di migliorare ogni giorno nel dare una nuova vita alle componenti dei veicoli fuori uso, dal riciclo al reimpiego".

Perché avete deciso di aderire a Cyclus, la Rete certificata autodemolitori legata a Percorso Cobat?

"Abbiamo guardato da subito con interesse all'iniziativa di Percorso Cobat, una garanzia per i sistemi di tracciabilità e contabilità richiesti dalle nuove normative. Si tratta di

Quali sono le maggiori difficoltà che affrontate quotidianamente nello svolgimento del vostro lavoro?

"Quelle comuni a tutti, legate a una burocrazia nemica e copiosa che rallenta le imprese e non sta al passo con le esigenze delle attività produttive. Abbiamo invece bisogno di tempi certi e veloci, agevolazioni mirate, chiarezza nelle procedure. In Italia ci sono poi tassazioni troppo elevate, se più risorse economiche venissero lasciate alle imprese, queste potrebbero investire direttamente in interventi mirati alla sostenibilità e all'innovazione".

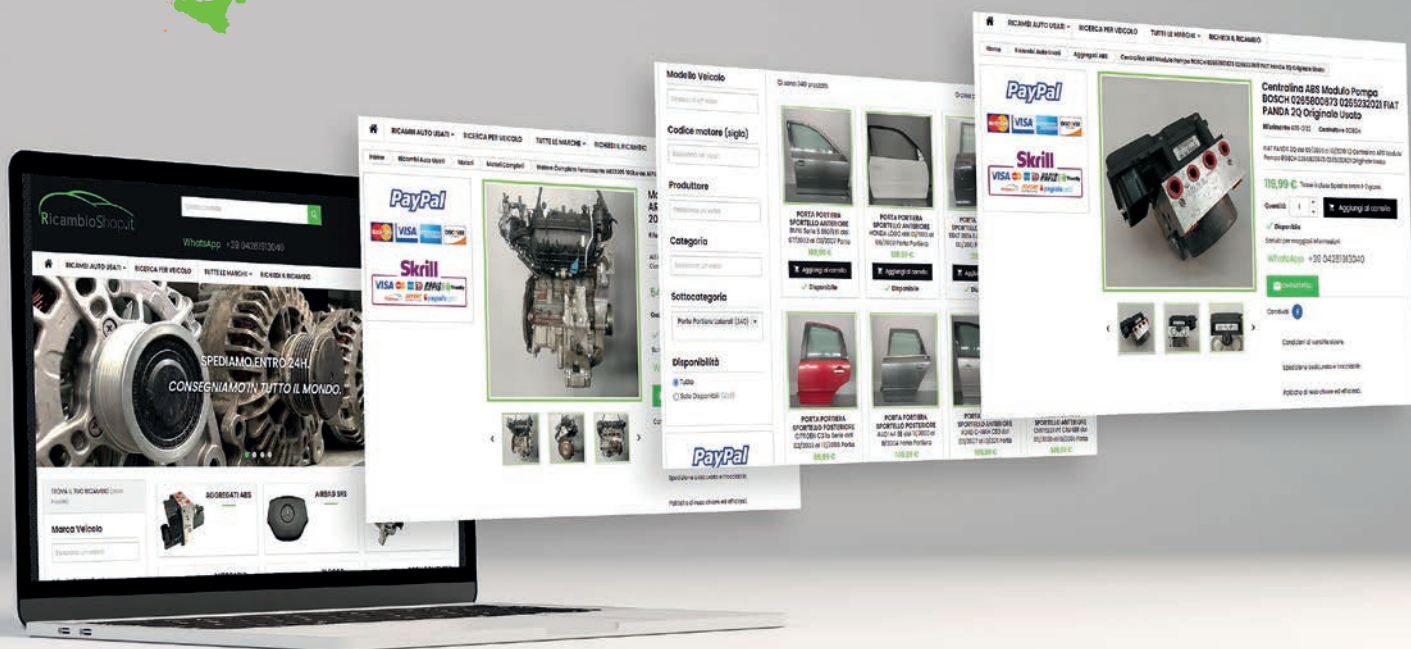
Come vedete il futuro dell'autodemolizione, soprattutto in virtù della rivoluzione green che sta per concretizzarsi? Pensiamo in particolare alle auto elettriche...

"Come detto, noi siamo abituati al cambiamento, lo vediamo come un'opportunità: la mentalità deve stare al passo con i tempi. Tutto questo vale anche per la rivoluzione elettrica.

Stiamo investendo da tempo in macchinari, spazi e risorse per la mobilità sostenibile. Questo cambiamento tecnologico deve però essere guidato e perfezionato. Bellifemine Recycling è pronta a fare la propria parte affiancando i clienti sia della provincia di Bari che dell'intera regione, nel promuovere al meglio l'economia circolare nella filiera dell'autodemolizione".



VIAGGIO NELL'ITALIA DEGLI IMPIANTI DI RECUPERO



INNOVAZIONE E LAVORO DI SQUADRA NEL DNA DI **VENETA ECORECUPERI**

Lo studio di soluzioni sempre più innovative nei processi di reimpiego delle componenti riutilizzabili provenienti dai veicoli fuori uso è da sempre il “marchio di fabbrica” di Veneta Ecorecuperi Srl. Andiamo alla scoperta di questa azienda nata 13 anni fa in provincia di Venezia come centro di raccolta di auto dismesse. Il tutto all’insegna della sostenibilità sia economica che ambientale. Fin dal 2015 Veneta Ecorecuperi collabora con l’Università in tema di analisi della Carbon Footprint cercando di compensare gli impatti nega-

tivi dell’attività sull’ambiente. Il 3 luglio si è trasformata in Società Benefit, la prima nel settore dell’autodemolizione a compiere questo passo.

Qual è la storia della vostra Azienda?

“Veneta Ecorecuperi SRL nasce nel 2010 e inizia la sua attività di centro di raccolta di veicoli a fine vita. Nello stabilimento, che occupa una superficie complessiva di circa 23.000 metri quadri nella Z.I. di Cona (VE), si svolgono le attività di raccolta, trattamento e riciclo di veicoli a fine vita. Lo studio di soluzioni sempre più innova-

Testi:
Ing. Ferruccio Miotto

Foto:
**Ufficio Stampa
Veneta Ecorecuperi**



VENETA ECORECUPERI

Innovation in Automotive Parts Reusing



Veneta Ecorecuperi Srl nasce nel 2010 a Cona. Nello stabilimento, che occupa una superficie di circa 23.000 metri quadrati, si svolgono attività di raccolta, trattamento e riciclo di veicoli a fine vita.

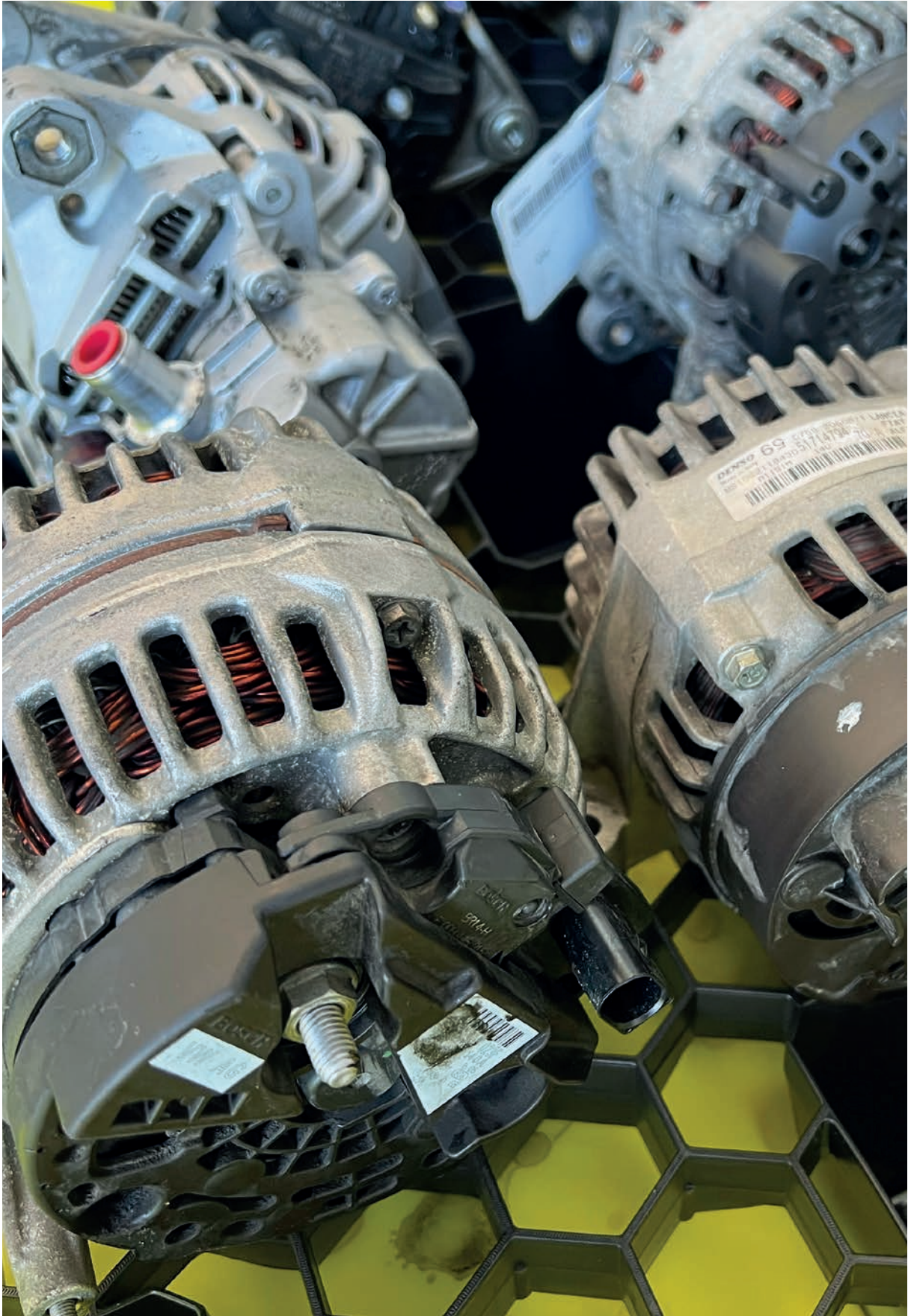
tive nei processi di reimpiego dei componenti riutilizzabili provenienti dai veicoli a fine vita è sempre stato il nostro "marchio di fabbrica". Il nostro payoff "Innovation in Automotive Parts Reusing" è un chiaro riferimento al nostro modello di business che identifica l'azienda come innovatrice nel campo delle tecnologie informatiche e dei processi per il reusing dei ricambi. Il concetto di "processi" viene inteso nella più ampia accezione e comprende sia la fase di catalogazione che le fasi di commercializzazione.

Lo sviluppo di tecnologie ICT proprietarie per la gestione dei processi di produzione, logistici e di vendita ha sempre avuto come obiettivo la focalizzazione sul canale di vendita online. Per questo motivo, tutti gli applicativi a supporto dei processi di produzione (identificazione dei ricambi, smontaggio, catalogazione, test, magazzinaggio), logistica (movimentazione, stoccaggio, spedizione) e commerciali (pubblicazione, vendita, pagamento, customer care) sono sviluppati internamente all'azienda. Siamo infine membri di riferimento per l'Italia di A.R.A. (Automotive Recyclers Association, associazione internazionale con base negli U.S.A.) e ogni anno, in occasione dei meeting tecnici che si tengono negli Stati Uniti, partecipiamo allo scambio di informazioni, idee e soluzioni innovative. La nostra squadra conta 18 persone tra cui due ingegneri gestionali, un ingegnere dell'informazione, un laureato in Economia, una laureata in Marketing e Digital Communication e un avvocato".

Quali progetti presenti e futuri state portando avanti?

"Diciamo che abbiamo più di qualche cantiere aperto! Da più di cinque anni abbiamo sviluppato un sistema informativo in grado di industrializzare tutto il processo legato al reusing dei ricambi (dalla catalogazione alla vendita) creando una suite di 5 applicativi che ci permette di fare cose straordinarie. L'obiettivo a medio termine è quello di coinvolgere anche altri centri di raccolta creando una rete di aziende in grado di condividere dati e supportare le realtà più piccole nella commercializzazione online dei ricambi auto. Siamo sia demolitori che sviluppatori e questo è sicuramente un vantaggio che ci ha permesso di implementare degli strumenti che risolvono molte delle complessità tipiche del nostro settore. Il contenuto innovativo della piattaforma (unitamente allo studio dei processi di produzione) ci ha consentito di accedere a fondi regionali per l'ulteriore sviluppo oltre che al Patent Box, e di ottenere la privativa industriale. Entro settembre costituiremo una Startup Innovativa che si dedicherà interamente (e specificatamente) a supportare le demolizioni più tradizionali in una graduale ma marcata digitalizzazione, aprendo nuove opportunità per tutti.

Da maggio, siamo entusiasti di essere ufficialmente membri della Community UniSMART,



L'azienda con sede in provincia di Venezia punta forte sull'online. Attualmente è in grado di spedire ricambi in tutta Europa entro 24 ore e i suoi sistemi dialogano in tempo reale con piattaforme quali Subito.it, eBay, BPARTS, OPISTO e molte altre, oltre a scambiare informazioni con i maggiori fornitori di dati tecnici automobilistici.

fondazione dell'Università degli Studi di Padova nata per promuovere il Trasferimento Tecnologico e la Formazione Post-lauream. La fondazione gestisce con efficacia e proattività collaborazioni di breve e lungo periodo coinvolgendo docenti, ricercatori, studenti e staff dell'Ateneo e i partner della sua Community di Open Innovation”.

Ci racconti un'attività o una caratteristica peculiare della vostra azienda, che vi rende unici o molto specializzati nel vostro settore.

“Siamo sia demolitori che sviluppatori. Ci possiamo definire come un'azienda che fonda la propria strategia produttiva sull'ingegnerizzazione e la continua innovazione di processi finalizzati al reusing dei prodotti. Il nostro obiettivo primario è quello di proporre i nostri beni esclusivamente online, privilegiando strategie e scelte aziendali a costo zero che riusciamo a portare avanti adottando soluzioni IT “home made”, orientate all'automazione dei processi informativi a supporto di una perfetta integra-

“Siamo sia demolitori che sviluppatori, un'azienda che fonda la propria strategia produttiva sull'ingegnerizzazione e la continua innovazione di processi finalizzati al reusing dei prodotti”.



zione tra le operazioni di produzione, vendita e logistica. Attualmente siamo in grado di spedire ricambi in tutta Europa entro 24 ore e i nostri sistemi sono in grado di dialogare in tempo reale con piattaforme quali Subito.it, eBay, BPARTS, OPISTO e molte altre, oltre che scambiare informazioni con i maggiori fornitori di dati tecnici automobilistici. L'innovativo strumento che stiamo implementando (che attualmente riteniamo di aver sviluppato solamente in parte) ci ha permesso di ottenere risultati sbalorditivi in termini di ordini e revenue”.

Quali ragioni vi hanno portato ad aderire a Cyclus e Percorso Cobat?

“Il progetto è sicuramente ambizioso e non c'era motivo per non aderire a questa sfida. Abbiamo visto un enorme potenziale e siamo sicuri non resteremo delusi”.

Quali sono le maggiori difficoltà che affrontate quotidianamente nello svolgimento del vostro lavoro?

“Le difficoltà di certo non mancano ma siamo sempre dell'idea che l'altra faccia della difficoltà sia, senza dubbio, l'opportunità! Cerchiamo di affrontare ogni sfida con entusiasmo coinvolgendo costantemente tutto il gruppo di lavoro. Quasi sempre, le soluzioni arrivano dalla nostra meravigliosa squadra che, ogni singolo giorno dell'anno, teniamo a coinvolgere e consultare anche nelle scelte strategiche più impegnative. In questi giorni stiamo affrontando le complessità legate ai molteplici sistemi di identificazione dei veicoli e dei ricambi presenti nel mondo ma, anche con l'aiuto dell'intelligenza artificiale, contiamo di risolvere il problema entro fine anno. Rilascieremo infatti il quinto applicativo della nostra suite che sarà focalizzato proprio sulla generazione dei codici alternativi e delle compatibilità utilizzando tutti gli standard disponibili nel mercato mondiale”.

Secondo voi, quali provvedimenti, prassi e norme potrebbero essere di sostegno alla vostra attività per migliorarne la sostenibilità?

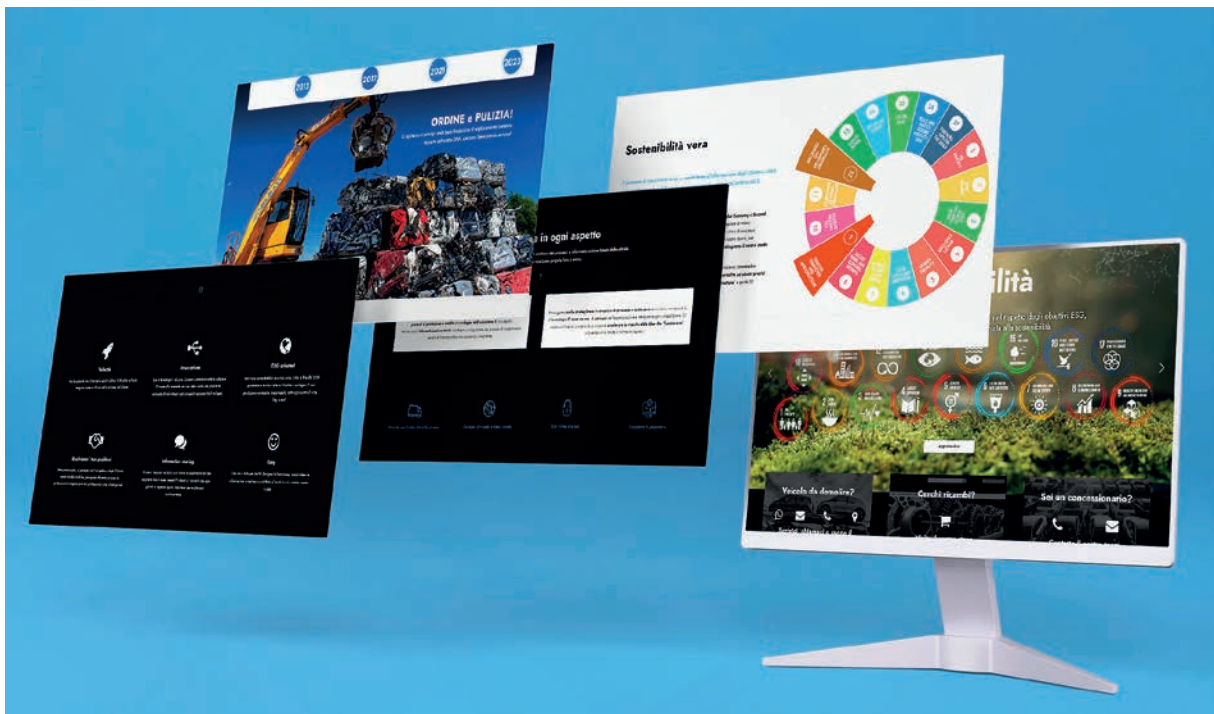
“Il primo responsabile della sostenibilità aziendale è sempre l'amministratore, a prescindere dal contesto in cui opera. Durante il periodo del Covid (una potenziale minaccia alla sostenibilità per moltissime aziende di tutti i settori) abbiamo assistito all'implosione di aziende solide e radicate e contemporaneamente all'e-

splensione di imprese che fino a poco prima nemmeno esistevano. È fondamentale sforzarsi di cogliere le opportunità piuttosto che attendere nella speranza che gli eventi volgano a proprio favore. Non dimentichiamoci che le nostre aziende operano a pieno titolo nella Green Economy collocandosi nei due megatrend del Recupero di Materiali e della Second Hand Economy. Proprio quest'ultima, il cui monitoraggio del trend è di importanza strategica, ha consolidato la propria rilevanza nel 2022. Sono stati 24 milioni gli italiani che hanno comprato oggetti di seconda mano, generando un valore economico di 25 miliardi di euro, pari

prevederanno anche l'obbligo dell'azienda di condividere i risultati positivi con il proprio staff vista la stima che riponiamo nelle persone che quotidianamente credono con motivazione nel progetto”.

Come vedete il futuro della vostra attività, soprattutto in virtù del cambio tecnologico che sta per arrivare?

“Probabilmente il cambio sarà epocale ma, anche in questo caso, si tratta di un “mega trend” inarrestabile di cui dobbiamo semplicemente prendere atto. Ci si potrebbe sforzare di pensare a tutti i potenziali rischi per i nostri mo-



all'1,3% del PIL nazionale, secondo un rapporto commissionato da Subito.it all'istituto DOXA. La sostenibilità economica (di governance) è strettamente legata a quella sociale e ambientale (ESG). Fin dal 2015 collaboriamo con l'Università in tema di analisi della Carbon Footprint cercando di compensare gli impatti negativi della nostra attività. Fin dalla nascita, gli sforzi sono sempre stati rivolti ai nostri collaboratori con lo scopo di creare le migliori condizioni possibili. Il 3 luglio sarà una data importantissima per noi perché ci trasformeremo in Società Benefit (saremo la prima demolizione a compiere questo passo) e, nello statuto, andremo a prevedere delle clausole di sostenibilità molto decise che

delli di business ma, per come intendiamo noi l'impresa, ci impegniamo senza sosta a trasformare il rischio in opportunità. Il contesto socio-economico evolve con una rapidità mai vista prima e di sicuro non sarà l'unico “scossonone” a cui assisteremo nel medio periodo. Ricordo che, fino a qualche anno fa, la nostra programmazione era biennale, oggi invece ci sforziamo di aggiornare l'analisi S.W.A.T. e il nostro business plan con cadenza trimestrale. Riteniamo infine che la partnership con l'Università di Padova possa rappresentare un'opportunità strategica per non dover affrontare le sfide da soli, avendo accesso a un acceleratore di innovazione di assoluta eccellenza”.



AUTODEMOLIZIONE E MOBILITÀ SALGONO IN CATTEDRA CON COB

Testi:
Marco Berrettini

Foto:
Adobe Stock

Come noto, stiamo assistendo in tutta Europa a una transizione verso un diverso paradigma di mobilità, caratterizzato da auto ibride o elettriche. Questi cambiamenti avranno un impatto importante sugli autodemolitori, in questo articolo ci concentreremo soprattutto sulle tematiche inerenti la sicurezza.

Le auto elettriche sono sicure?

In breve, sì. Ad oggi, ad esempio, le evidenze disponibili suggeriscono che non ci siano rischi maggiori di incendio relativamente alle auto elettriche. Questi dati andranno confer-

mati in futuro, man mano che la tecnologia si diffonde e la flotta invecchia, ma appaiono ad oggi confortanti. Tuttavia, il punto di vista del demolitore è differente, avendo a che fare con auto a fine vita, a volte incidentate, e comunque con una tecnologia differente e in continua evoluzione. Sarà quindi necessario per il settore un aggiornamento continuo, per tenere il passo dei cambiamenti in atto.

Le batterie al litio

La tecnologia del litio ha iniziato a diffondersi commercialmente negli anni 90, e ha conosciuto un grande successo fin da subito, per

À ELETTRICA AT ACADEMY

l'elevata densità energetica e le prestazioni decisamente superiori alle precedenti generazioni di batterie, come piombo o nichel. Si tratta di dispositivi che contengono al loro interno una serie di misure di sicurezza ridondanti, per garantire una gestione accettabile dei rischi connessi. Le batterie in commercio sono sottoposte a diversi test, e regolamentate in maniera piuttosto severa per il trasporto: si ha una buona uniformità a livello anche internazionale, per cui trasferire le batterie lungo le normali vie logistiche risulta abbastanza agevole, e con regole relativamente chiare e semplici.

La sicurezza delle auto elettriche e la gestione delle batterie al litio sono due aspetti chiave della transizione verso una mobilità sostenibile. Sfide, problematiche e opportunità.



Dove invece si riscontra ancora una certa frammentazione è a livello nazionale, specie per quanto riguarda la normativa relativa allo stoccaggio e all'antincendio: le regole vengono dettate a livello locale, creando disparità sul territorio nazionale. Gli autodemolitori devono quindi muoversi per tempo, e molti lo hanno già fatto, per adeguare le proprie autorizzazioni, confrontandosi con i Vigili del Fuoco e le autorità locali preposte al rilascio delle autorizzazioni. In parallelo la sicurezza sta aumentando, per l'evoluzione dei dispositivi antincendio e il rafforzamento delle condizioni di sicurezza delle spedizioni. Nel prossimo futuro è auspicabile una definizione di una nuova classe di incendi dedicata, e quindi la certificazione ufficiale dei mezzi estinguenti in commercio. In parallelo, il legislatore sta richiedendo una maggiore consapevolezza degli operatori che spediscono queste merci pericolose, attraverso l'ampliamento della platea di soggetti obbli-

Stiamo assistendo in tutta Europa a una transizione verso un diverso paradigma di mobilità, caratterizzato da auto ibride o elettriche. Questi cambiamenti avranno un impatto importante sugli autodemolitori. In questo focus sul tema, Cobat Academy approfondisce gli aspetti legati alla sicurezza.



Una batteria al litio nuova è a rischio incendio in un caso su 40 milioni (è più facile vincere al superenalotto); di contro, una batteria vecchia e incidentata vede il rischio diventare 1 su 10.000.

gati a nominare un consulente specializzato in sicurezza dei trasporti. Infine, è verosimile che diverse regole per la spedizione via mare andranno riviste: questa modalità di trasporto si sta dimostrando quanto mai impegnativa, e quindi andrà aggiornata, e magari utilizzata con minore frequenza man mano che si diffonderanno un po' ovunque le *gigafactory* di batterie.

Uno sguardo più da vicino: che c'è dentro una batteria al litio?

Da un punto di vista puramente concettuale, tutte le batterie hanno lo stesso schema di

funzionamento, da quella originale di Alessandro Volta all'ultimo modello uscito da una fabbrica di Shenzhen. Ci sono due elettrodi, anodo e catodo, e un liquido che li mette in comunicazione, il cosiddetto elettrolita. Quando la batteria eroga energia il litio si ossida, trasformandosi in un sale e cedendo la sua energia sotto forma di energia elettrica: il processo è reversibile, e quindi la batteria può assorbire corrente e convertirla in energia chimica. Gli elettrodi contengono litio metallico, altamente reattivo, mentre l'elettrolita è spesso costituito da sostanze organiche a base idrocarburo; pertanto, l'esposizione a condizioni non ottimali, ad esempio temperature molto elevate o shock meccanici, può avere conseguenze.

A questo si aggiunga che ad oggi, specie presso il grande pubblico, certi principi non sono universalmente noti: sebbene esternamente siano molto simili, non possiamo trat-

tare le batterie al litio come delle normali zinco-carbone, esattamente come nessuno si sognerebbe di utilizzare un fiammifero per capire il livello di carburante nel serbatoio dell'auto.

Il quadro normativo e ambientale

Le batterie al litio sono ad oggi in una situazione paradossale: vengono gestite come merci pericolose, al pari di tanti articoli di uso comune (Vernici, disinfettanti, altre batterie, etc), ma non hanno una collocazione precisa nel catalogo europeo rifiuti; perciò, formalmente risultano un rifiuto non pericoloso. In attesa che a livello europeo si aggiorni la classificazione, il settore è comunque regolamentato da una normativa piuttosto articolata. Il fulcro, nel caso specifico, è la responsabilità estesa del produttore. All'atto dell'immissione in commercio, il produttore o importatore versa un contributo ambientale che serve a finanziare la gestione del fine vita e garantire la tracciabilità: col nuovo regolamento europeo, questa struttura consentirà di allontanarsi sempre più dal modello usa e getta e l'autodemolizione avrà un ruolo centrale.

Cosa cambia concretamente

Da un certo punto di vista, la gestione di una batteria al litio non comporta rivoluzioni: già oggi le auto contengono diverse sostanze pericolose, ad esempio la benzina, che, come noto, è straordinariamente infiammabile. Tuttavia, gestire un salto di paradigma non è scontato, richiede tempo e risorse.

Da un punto di vista tecnico il rischio maggiore di una batteria al litio è probabilmente quello di incendio, e quelli che possono derivarne, come produzione di gas nocivi o, in circostanze particolarmente sfortunate, esplosioni. Quando un autodemolitore si ritrova a gestire un'auto da dismettere, può generalmente contare su tutta una serie di software diagnostici che danno un quadro della situazione, e consentono di valutare i rischi. A questo vanno aggiunte procedure, che prevedano ad esempio la quarantena di veicoli incidentati, e la predisposizione di misure volte a gestire eventuali emergenze.

Per dare qualche numero: si stima che una batteria al litio nuova sia a rischio di incendio in un caso su quaranta milioni (per gli amanti



delle statistiche: è più facile vincere al supere-nalotto); di contro, una batteria vecchia, che abbia subito abusi o incidenti, vede questo rischio diventare uno su diecimila: tutto sommato non troppo alto, ma considerati i volumi d'affari di un impianto medio è uno scenario per il quale farsi trovare pronti. In aggiunta, lavorare con un'auto elettrica significa esporsi ai rischi derivanti dall'alta tensione: un pacco batterie sufficientemente grande eroga una tensione di diverse centinaia di volt. Da questo punto di vista il settore è in linea di massima pronto, perché da tempo è stata istituita la figura del mecatronico, che va a unire i ruoli del meccanico e dell'elettrauto.

Conclusioni

Il salto tecnologico che stiamo vivendo va preso molto sul serio, e affrontato con la massima professionalità. Tuttavia, non da oggi le auto contengono sostanze pericolose, e la crescente attenzione alla sicurezza ci fornisce tutti gli strumenti necessari per gestire la transizione: il settore dell'autodemolizione è pronto, e i cambiamenti in atto daranno l'occasione ai migliori di emergere e farsi valere.

Il salto tecnologico che stiamo vivendo va preso molto sul serio, e affrontato con la massima professionalità. Tuttavia, non da oggi le auto contengono sostanze pericolose, e la crescente attenzione alla sicurezza ci fornisce tutti gli strumenti necessari per gestire la transizione.

Per fronteggiare il caro energia e la volatilità dei prezzi, l'efficientamento attraverso gli incentivi e le fonti rinnovabili sono strumenti fondamentali per ridurre le spese delle aziende.



CARO ENERGIA

LE SOLUZIONI: EFFICIENTAMENT

Testi:
Ufficio Stampa
Innovatec

Foto:
Archivio Cobat
Adobe Stock

Riduzione dei consumi e razionalizzazione dei costi. Per fronteggiare il caro energia e la volatilità dei prezzi del 2022, le aziende italiane sono state costrette ad adottare strategie di efficientamento energetico per limitare gli enormi costi derivanti dal consumo energetico. Esigenze che diventano ancor più impellenti se consideriamo la prossima approvazione della Direttiva europea sull'efficientamento energetico (Eed) che dovrebbe obbligare i Paesi membri a ridurre il consumo finale di energia di almeno l'11,7% entro il 2030.

Anche nel 2023 gli effetti negativi del caro

energia si stanno facendo sentire. Una spada di Damocle che lo scorso anno, secondo le stime di Confindustria, ha inciso per il 9,8% sul totale dei costi di produzione dell'intera economia, con un impatto sulle PMI pari a 23,9 miliardi di euro.

Per efficienza energetica si intende la capacità di ottimizzare e razionalizzare l'impiego dell'energia all'interno delle attività aziendali, così da abbattere gli sprechi, migliorare l'uso delle risorse nei processi produttivi e tagliare le emissioni di gas serra. In tempi di caro energia, efficientare i consumi energetici dovrebbe rappresentare un investimento pri-



O ENERGETICO E FOTOVOLTAICO

oritario da parte delle aziende di tutti settori, grandi o piccole che siano.

“Intraprendere un percorso di efficientamento energetico, sia interno che rispetto ai principali stakeholder esterni, ha un impatto molto positivo sul business - afferma Stefano Gasparini, CEO di Innovatec Power, azienda leader nel settore clean tech - sia in termini di immagine e di differenziazione competitiva, ma anche perché il sistema bancario e i fondi di investimento si interessano sempre di più alle realtà virtuose in ambito ESG, e questo significa un accesso più semplice al credito e a minor costo”.

L'efficientamento attraverso gli incentivi

Come primo passo, prima di sviluppare una strategia di efficientamento, l'azienda deve ottenere una valutazione completa del proprio utilizzo dell'energia, identificando con precisione le aree in cui è possibile ridurre i consumi ed eliminare gli sprechi. Poiché sono necessarie misure di risparmio cucite sulle esigenze specifiche dell'impresa, Innovatec Power offre una diagnosi energetica e soluzioni flessibili ad hoc per migliorare l'asset energetico delle imprese. Interventi come l'installazione



Il fotovoltaico è uno degli asset chiave del percorso di decarbonizzazione: secondo il rapporto GSE del 2022, in Italia gli investimenti nel comparto hanno registrato una crescita del 161%.

di sistemi fotovoltaici, l'ottimizzazione dei processi produttivi, l'isolamento termico degli edifici e l'adozione di tecnologie energetiche intelligenti sono solo alcune delle soluzioni. Nonostante i vantaggi, ancora oggi troppe aziende - in particolare le PMI - rinunciano in partenza a puntare su strategie di efficientamento energetico a causa del costo di investimento iniziale. In questo caso, una chiave di volta possono essere gli incentivi e le agevolazioni statali, in grado di abbattere i tempi di ritorno dall'investimento e di rendere più sostenibili da un punto di vista economico i

progetti. Oggi in Italia esistono diversi incentivi per l'efficienza energetica, ma la loro disponibilità non è di per sé sufficiente alla buona riuscita dei progetti di efficientamento. Per essere realmente efficaci, occorre prevedere una selezione accurata delle migliori tecnologie, l'integrazione delle parti hardware e software e la formazione del personale preposto al corretto utilizzo. Ecco tre incentivi a disposizione delle imprese italiane.

In vigore dal 2005, i certificati bianchi o Titoli di Efficienza Energetica (TEE) vengono definiti come titoli negoziabili che attestano il conseguimento di un risparmio nell'utilizzo finale dell'energia attraverso appositi interventi e progetti di incremento dell'efficienza energetica. Un certificato bianco equivale al risparmio di una Tonnellata Equivalente di Petrolio (TEP). Un altro incentivo porta il nome di Conto Termico e prevede sostegno economico a fondo perduto per interventi di incremento dell'efficienza energetica e per la produzione di energia termica da fonti rinnovabili in edifici esistenti, parti di edifici esistenti o unità immobiliari esistenti di qualsiasi categoria catastale, dotati di impianto di climatizzazione. Si tratta di uno strumento rivolto principalmente alle Pubbliche Amministrazioni, ma anche imprese e privati che possono accedere a fondi per 900 milioni di euro annui, di cui 400 destinati alle PA. Istituito nel 2007, anche il Fondo Nazionale per l'Efficienza Energetica (FNEE) ha lo scopo di promuovere la riduzione del consumo energetico e delle emissioni di gas serra. Gli incentivi consistono in prestiti a tasso agevolato e garanzie su operazioni di finanziamento e vengono gestiti da Invitalia. Le risorse finanziarie stanziare dall'Italia per il FNEE ammontano a 310 milioni di euro.

Il fotovoltaico che fa risparmiare le aziende

In un mercato dell'energia condizionato dalla volatilità dei prezzi e numerosi fattori, le fonti rinnovabili rappresentano un perno essenziale per raggiungere i target climatici europei e ridurre le spese energetiche delle aziende. "L'energia è funzionale alla realizzazione e alla trasformazione del ciclo produttivo - sottolinea Stefano Gasparini - oggi abbiamo l'opportunità di produrla ricorrendo a fonti rinnovabili e possiamo nello stesso tempo contare su soluzioni



di efficientamento energetico decisamente molto performanti che permettono di generare automaticamente un risparmio decisamente importante". Il fotovoltaico in particolare è uno degli asset chiave del percorso di decarbonizzazione: secondo il rapporto GSE del 2022, in Italia ci sono più di 1,2 milioni di impianti, per una potenza complessiva pari a 25.064 MW e qui investimenti nel comparto hanno registrato una crescita del 161% in più rispetto al 2021. Il fotovoltaico non consente solo alle aziende di ridurre l'impatto ambientale calcolato in emissioni di CO₂, ma è anche in grado di generare benefici significativi in termini di efficienza. Per quanto concerne l'impatto in bolletta, una simulazione di Innovatec Power ha evidenziato risparmi notevoli: partendo da un consumo annuo di 162 MWh, l'installazione di pannelli fotovoltaici ha determinato 19mila euro complessivi di risparmio.

Come per l'efficientamento energetico, le aziende possono usufruire di incentivi mirati anche per l'installazione di impianti da fonti rinnovabili. Le energie pulite, in particolare il fotovoltaico, sono in grado di garantire la produzione autonoma di una parte del fabbisogno energetico nazionale, così da ridurre il prelievo di energia della rete elettrica nazionale. In particolare, gli strumenti di supporto principali a disposizione delle imprese non energetiche per l'acquisto e installazione di impianti da fonti pulite sono il Decreto FER1 e la Nuova Sabatini Green. Grazie ai sistemi di efficienza energetica su misura proposti da Innovatec Power, le aziende italiane hanno a disposizione una serie di strumenti per effettuare investimenti in efficienza energetica e fonti rinnovabili con maggior tranquillità.

Il fotovoltaico consente alle aziende di ridurre l'impatto ambientale calcolato in emissioni di CO₂, ed è in grado di generare benefici significativi in termini di efficienza. Per quanto concerne l'impatto in bolletta, una simulazione di Innovatec Power ha evidenziato risparmi notevoli: partendo da un consumo annuo di 162 MWh, l'installazione di pannelli fotovoltaici ha determinato 19mila euro complessivi di risparmio.

energy.innovatecpower.it

L'impegno per la legalità e lo sguardo al futuro

A cura di
Gea Nogara

ECOMAFIA 2023

Le storie e i numeri della criminalità ambientale

a cura di Osservatorio nazionale ambiente e legalità
Edizioni Ambiente - Luglio 2023 - pag. 320 - euro 22,00



Il rapporto Ecomafia, redatto ogni anno da Legambiente in collaborazione con le forze dell'ordine, fa il punto sui casi di criminalità ambientale nel nostro Paese e analizza la graduale trasformazione del fenomeno. Dall'impero del cemento illegale a quello dei rifiuti. Dalle filiere illecite dell'agroalimentare alla tratta degli animali. Dalla piaga degli incendi boschivi fino al saccheggio del patrimonio culturale.

L'edizione 2023 del rapporto raccoglie i nuovi numeri e le storie dell'ecocriminalità italiana, passando in rassegna i procedimenti penali - sia le indagini concluse che quelle ancora in corso - e presentando la classifica annuale delle filiere illegali, dei principali reati contro l'ambiente e delle regioni maggiormente colpite.

Quel che ne risulta è la fotografia accurata dell'impatto che gli ecoreati hanno sulla qualità della vita dei cittadini, oltre che sulle risorse economiche e naturali del territorio. Un lavoro di ricerca e analisi che l'Osservatorio nazionale Ambiente e legalità di Legambiente conduce dal 1994, e che nel tempo ha contribuito a documentare e denunciare l'evoluzione sempre più raffinata e subdola dei network ecomafiosi.

COME ESSERE UN BUON ANTENATO

Un antidoto al pensiero a breve termine

di Roman Krznaric

Edizioni Ambiente - Giugno 2023 - pag. 328 - euro 25,00



Viviamo in un'epoca dominata dalla tirannia dell'istante. Tutto - dalle reti di comunicazioni alla finanza ad alta velocità, dai cicli politici sempre più ravvicinati alle tecnologie per comprimere spazi e tempi - sembra correre per farci dimenticare che le nostre azioni hanno conseguenze che possono durare per centinaia di anni.

Questa ossessione per l'immediatezza rischia però di costare cara a noi e ai nostri discendenti, visto che è alla radice delle grandi crisi della nostra era, quella ambientale e quelle sociali ed economiche.

Eppure, gli esseri umani hanno sempre saputo guardare oltre l'orizzonte temporale più ravvicinato, immaginando e pianificando le conseguenze delle proprie azioni per i secoli a venire.

Attingendo da tradizioni dell'antichità e da esperienze di innovazione radicale in tutto il mondo, Krznaric racconta com'è possibile riacquisire e rafforzare questa capacità di immaginare il futuro e reinventare la democrazia, la cultura e l'economia. E creare così un mondo migliore per le generazioni che verranno.

Roman Krznaric è Ricercatore Senior presso il Centre for Eudaimonia and Human Flourishing dell'Università di Oxford. Lo storico periodico The Observer lo ha definito uno dei più importanti filosofi britannici del nostro tempo. È sposato con Kate Raworth, economista e autrice de L'economia della ciambella (Edizioni Ambiente), è membro del Club di Roma ed è il fondatore del primo Empathy Museum al mondo. I suoi libri sono stati tradotti in più di 25 lingue.



RETE CERTIFICATA
AUTODEMOLITORI

Cyclus, Rete Certificata Autodemolitori.

Credibilità, trasparenza e legalità
nella gestione dei veicoli fuori uso.



www.percorsocobat.it

Verso una nuova vita.

La piattaforma multiconsortile
per l'economia circolare.

cobat

