MAGAZINE

Consorzi Cobat

CIRCOLARITÀ | FILIERE | SOSTENIBILITÀ

Ottobre 2026

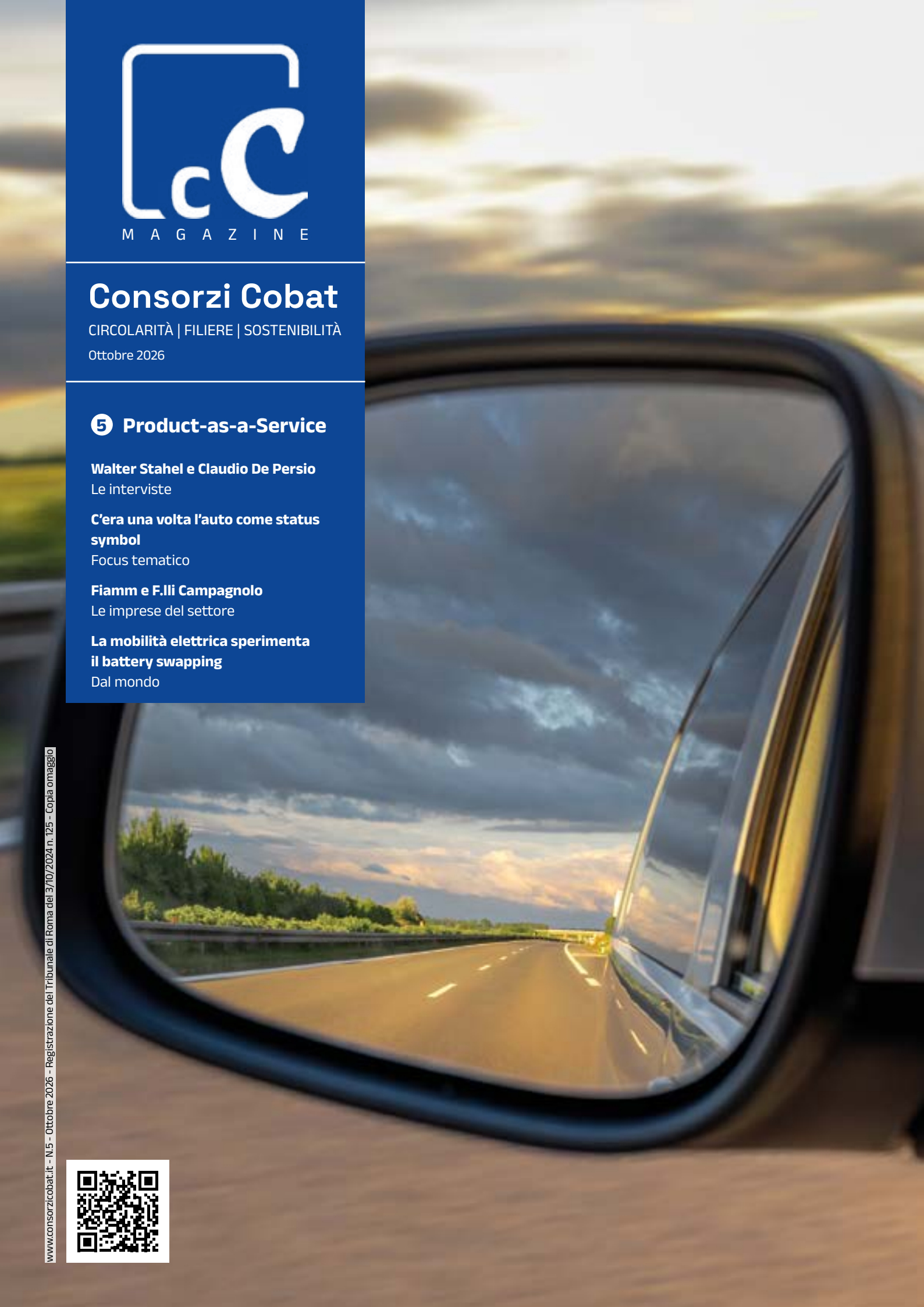
5 Product-as-a-Service

Walter Stahel e Claudio De Persio
Le interviste

C'era una volta l'auto come status symbol
Focus tematico

Fiamm e F.lli Campagnolo
Le imprese del settore

La mobilità elettrica sperimenta il battery swapping
Dal mondo



www.consorzicobat.it - N.5 - Ottobre 2026 - Registrazione del Tribunale di Roma del 3/10/2024 n. 125 - Copia omaggio

Verso una nuova vita.

Raccolta e avvio al riciclo
dei Rifiuti di Apparecchiature
Elettriche ed Elettroniche.

cobat
RAEE



Cobat RAEE offre servizi integrati e personalizzati di **raccolta**, **trattamento** e **avvio al riciclo** dei **Rifiuti di Apparecchiature Elettriche ed Elettroniche** (RAEE) ai Produttori e agli Importatori di dispositivi immessi sul mercato italiano, recuperando **nuove materie prime** ed evitando la dispersione nell'ambiente di sostanze inquinanti.

www.cobatraee.it

Quando il rifiuto diventa attrazione turistica



©Unsplash, Christer Ehrling



Alberi che crescono dai parabrezza, muschio che ricopre le carrozzerie, fiori che spuntano tra vecchi pneumatici. Carcasse di veicoli in uno stato di animazione sospesa. Arrugginite, consumate dal tempo, quasi stregate. Giacciono come nature morte contemporanee nelle foreste del Nord Europa, lungo le strade del deserto americano o in altri luoghi sperduti nel mondo. Raccontano un'epoca in cui le filiere per il recupero dei veicoli erano ancora lontane dai modelli attuali.

Cimiteri di automobili, che possono diventare anche attrazioni turistiche. Come succede a Båstnäs, nel sud-ovest della Svezia, al confine con la Norvegia: qui si trova un ex deposito di circa 800 veicoli, nato negli Anni 50, quando i fratelli Rune e Tore Ivansson avviarono un'officina e, poi, un'attività di demolizione e vendita di automobili e ricambi.

Dopo la chiusura, la vegetazione ha iniziato a inglobare le auto rimaste sul terreno, esposte alle intemperie: è nato così un "museo" a cielo aperto, che oggi è meta di appassionati, fotografi e visitatori.

Un luogo che invita a riflettere su ciò che accade quando un prodotto, arrivato alla fine del suo ciclo di vita, non entra in una filiera strutturata di recupero, ma viene semplicemente abbandonato nell'ambiente.

L’economia che cambia, la responsabilità che evolve

Editoriale di Michele Zilla



Michele Zilla Lecchese d’adozione, laureato in Biologia, con perfezionamento post-laurea in Business Administration conseguito alla Bocconi, ha maturato la sua esperienza professionale all’interno di enti, strutture pubbliche e principali società di servizi ambientali italiane ed estere. È da sempre legato al mondo associativo e consortile, con l’obiettivo di disegnare un sistema sempre più integrato di raccolta e gestione dei prodotti giunti a fine vita. Attualmente è Consigliere d’Amministrazione di Consorzi Cobat.

Cresce la necessità di soggetti capaci di fare sistema, accompagnare le imprese, garantire conformità normativa e trasformare gli obblighi ambientali in opportunità di innovazione.

Ci sono trasformazioni che non fanno rumore, ma cambiano profondamente il modo di produrre, consumare e attribuire le responsabilità. Il passaggio dall'economia del possesso a quella dell'accesso è una di queste. Sempre più spesso non acquistiamo un bene, ma utilizziamo un servizio: dall'automobile agli elettrodomestici, fino ai dispositivi tecnologici, questo nuovo paradigma sta ridefinendo il mercato, spostando il valore dalla proprietà all'utilizzo.

Non si tratta soltanto di un'evoluzione commerciale. Cambia il modo in cui vengono progettati i prodotti, gestiti durante il loro utilizzo e accompagnati fino al fine vita. Di conseguenza evolve anche la responsabilità estesa del produttore (EPR), chiamata a confrontarsi con nuovi modelli economici.

L'automotive rappresenta oggi uno dei casi più evidenti di questa trasformazione. Leasing, noleggio a lungo termine, car sharing e gestione delle flotte stanno modificando un settore storicamente fondato sulla proprietà individuale. Accanto alle case automobilistiche assumono un ruolo centrale nuovi interlocutori chiamati a governare anche gli aspetti ambientali e di conformità previsti dalla normativa. Ed è proprio in questo settore che si inserisce ELV Italia, il nuovo consorzio del sistema Cobat dedicato ai veicoli fuori uso, nato per accompagnare la filiera verso un modello sempre più circolare e in linea con l'evoluzione normativa europea.

Parallelamente cresce il valore del remanufacturing, che permette di rigenerare componenti e reimmetterli sul mercato, preservando il valore industriale dei materiali e riducendo il consumo di risorse. Un modello perfettamente coerente con gli obiettivi dell'economia circolare e con un contesto europeo sempre più orientato a sostenibilità e sicurezza degli approvvigionamenti.

Ma questa evoluzione è anche culturale. E il ruolo dei sistemi collettivi di responsabilità estesa del produttore diventa ancora più strategico. Cresce la necessità di soggetti capaci di fare sistema, accompagnare le imprese, garantire conformità normativa e trasformare gli obblighi ambientali in opportunità di innovazione. È lo stesso approccio che emerge dai Bilanci di sostenibilità dei Consorzi Cobat, raccontati in questo numero del magazine: non soltanto una rendicontazione di risultati, ma la misura del valore ambientale, economico e sociale generato ogni giorno dal nostro sistema.

Si rinnova così anche la missione dei sistemi collettivi: supportare produttori e filiere in una transizione che non riguarda soltanto il riciclo dei beni a fine vita, ma il modo stesso in cui il valore viene creato, utilizzato e restituito all'economia. Perché l'economia circolare non comincia quando un prodotto diventa rifiuto: inizia molto prima, nel momento in cui viene progettato il suo futuro.

Autunno circolare:
le sfide della nuova stagione europea

Editoriale di Emanuele Bompan



Emanuele Bompan È direttore responsabile della rivista Materia Rinnovabile | Renewable Matter (www.renewablematter.eu) e autore del libro "Che cosa è l'economia circolare". Nel 2010 ha vinto il prestigioso Middlebury Fellowship for Environmental Journalism, premio per giornalisti ambientalisti. Per quattro volte è stato insignito dell'EJC grant per l'innovazione nel giornalismo. La sua specializzazione sono i negoziati sul clima, i disastri ambientali, i mercati energetici, l'economia circolare e la green economy.

Un bilancio dell'ultimo decennio e uno sguardo al futuro. L'Europa rilancia con il Circular Economy Act, ma la transizione richiede nuovi modelli di business, innovazione e un profondo cambiamento del sistema economico.

Esattamente nel giugno di dieci anni fa pubblicavo la prima edizione di *Che cosa è l'economia circolare* (Edizioni Ambiente, 2016), saggio di 160 pagine su un concetto allora completamente nuovo al grande pubblico. Riuso, remanufacturing, valore d'uso, sharing, estensione di vita del prodotto, riciclo, riduzione, prodotto-come-servizio. "Più persone saranno in grado di comprendere il potere catalizzante di questo modello economico, meglio sarà, dal momento che ciò garantirà prosperità alle prossime generazioni", scriveva Ellen MacArthur a ridosso del frontespizio. Dopo oltre cinquemila copie vendute, una nuova edizione del libro e 64 numeri di *Materia Rinnovabile*, la prima rivista dedicata alla circolarità, serve tirare le somme di quanto velocemente e in che modo è evoluta la circular economy, in Europa e nel mondo.

Molto è migliorato sul fronte del riciclo, sebbene siamo ancora lontani dall'optimum (basti pensare al caos europeo sulle plastiche riciclate). Tuttavia, la riduzione dei consumi, il design circolare, la riparabilità, la product-life extension e il prodotto-come-servizio rimangono nuance nell'economia lineare generale, come anche sottolinea nella sua intervista il caro amico Walter Stahel, da sempre fonte di ispirazione e gigante sulle cui spalle ergersi fiduciosi. Continuiamo a tassare il lavoro invece che l'intensità materica ed energetica, dal prodotto-come-servizio siamo arrivati al servizio-del-prodotto, mentre il consumismo e la crescita del PIL rimangono il paradigma globale. Non conosciamo il valore delle esternalità negative, condannandoci così ad un sistema economico che continua inesorabilmente a favorire la materia vergine – fossile, minerale ed organica – rispetto alla materia rigenerata. Il mercato favorisce lo spreco e il sovraconsumo.

Ma l'Europa (e la Cina) non si sono arrese di fronte alla sfida circolare. Entro fine anno arriverà il testo del Circular Economy Act (CEA), che nasce con un duplice obiettivo: completare il mercato unico, creando un quadro armonizzato per rifiuti e materie prime seconde, e rafforzare la resilienza industriale e l'autonomia strategica dell'Unione, riducendo la dipendenza da materiali vergini e da catene di fornitura globali instabili. L'obiettivo è il raddoppio del tasso di utilizzo circolare dei materiali nell'UE: dal 12,2% del 2024 al 24% entro il 2030, con focus sui critical raw material, per intaccare il deficit commerciale sulle materie prime di 29 miliardi di euro nel 2023 e ridurre l'impronta materiale europea, che si attesta sulle 14 tonnellate pro capite l'anno. Fondamentale sarà l'armonizzazione e digitalizzazione degli schemi EPR tra Stati membri, così come una possibile revisione della direttiva WEEE, con implicazioni sugli obblighi di ritiro dei prodotti elettronici. Ma dovranno cambiare anche il design dei prodotti, i modelli di business, i comportamenti dei consumatori e il funzionamento del mercato dell'usato.

Un tema che la rivista Cobat seguirà da vicino, un impegno che ci prendiamo nei confronti dei lettori e delle lettrici per lavorare ancora meglio sui modelli economici circolari. Rimbocchiamoci le maniche e riportiamo la vera economia circolare, come ce l'ha insegnata Stahel, al centro del discorso economico e politico. •

Verso una nuova vita.

Gestione dei rifiuti
di pile e accumulatori.

cobat RIPA



Pile, batterie e accumulatori possono avere una **seconda vita** e **diventare nuove materie prime**.

Cobat RIPA è il più importante consorzio italiano per la raccolta e il riciclo di **pile**, **batterie** e **accumulatori esausti**. Leader nel settore della gestione dei rifiuti, Cobat RIPA fornisce ai propri soci **soluzioni d'eccellenza** e servizi in conformità alla normativa vigente.

www.cobatripa.it

MAGAZINE

Consorzi Cobat

CIRCOLARITÀ | FILIERE | SOSTENIBILITÀ

Ottobre 2026

5 Product-as-a-Service

Consorzi Cobat è testata iscritta al Registro del Tribunale di Roma del 3/10/2024 n° 125

Direttore Responsabile:
Michele Zilla

Direttore Editoriale:
Emanuele Bompan

Caporedazione:
Maria Carla Rota

Revisione:
Giorgia Marino

Segreteria di Redazione:
Viviana Eramo

Grafica e iconografia:
Margherita Gallon

Progetto grafico:
Margherita Gallon | RM Editori

Editore:
Consorzi Cobat
Via Giulio Cesare 14 – 00192 Roma

Contatti:
Telefono 06 62203901
Mail info@consorzicobat.it
Sito www.consorzicobat.it

Stampato presso:
Ciscra S.p.a., Villanova del Ghebbo (RO)

In copertina:
Foto da Envato Elements

MISTO
Carta | A sostegno della gestione forestale responsabile
FSC® C135006
www.fsc.org

Quando il rifiuto diventa attrazione turistica 2
Fotonotizia

L'economia che cambia, la responsabilità che evolve 4
Editoriale di Michele Zilla

Autunno circolare: le sfide della nuova stagione europea 6
Editoriale di Emanuele Bompan

News da riscoprire 10
Da Materia Rinnovabile

"Il PaaS crea valore se prolunga la vita dei prodotti" di Emanuele Bompan 12
Intervista a Walter Stahel

ELV Italia, la nuova frontiera della circolarità automobilistica di Maria Carla Rota 16
Intervista a Claudio De Persio

Crescono le filiere per batterie, RAEE e pneumatici di Maria Carla Rota 20
Approfondimento

C'era una volta l'auto come status symbol di Antonella Ilaria Totaro 26
Focus tematico

Batterie al piombo: quando il rifiuto rappresenta un valore di Maria Carla Rota
Aziende | FIAMM 32

Il filo della circolarità, dalla famiglia alla strategia aziendale di Maria Carla Rota 36
Aziende | F.lli Campagnolo

Bici? Non si compra, si fa l'abbonamento 40
Startup | Swapfiets

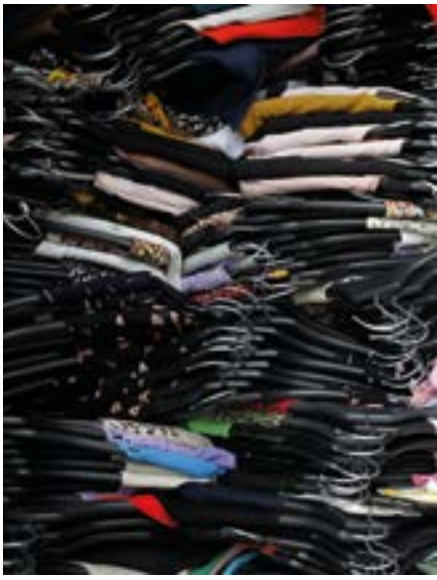
L'accumulo energetico diventa un servizio 42
Startup | Vista Power

Dal mondo 44
Battery swapping: la mobilità elettrica sperimenta il modello del servizio

Cultura di Giorgia Marino 46
Da leggere, da vedere, da ascoltare

News da riscoprire

In Italia e in Europa, tre notizie sull'economia circolare

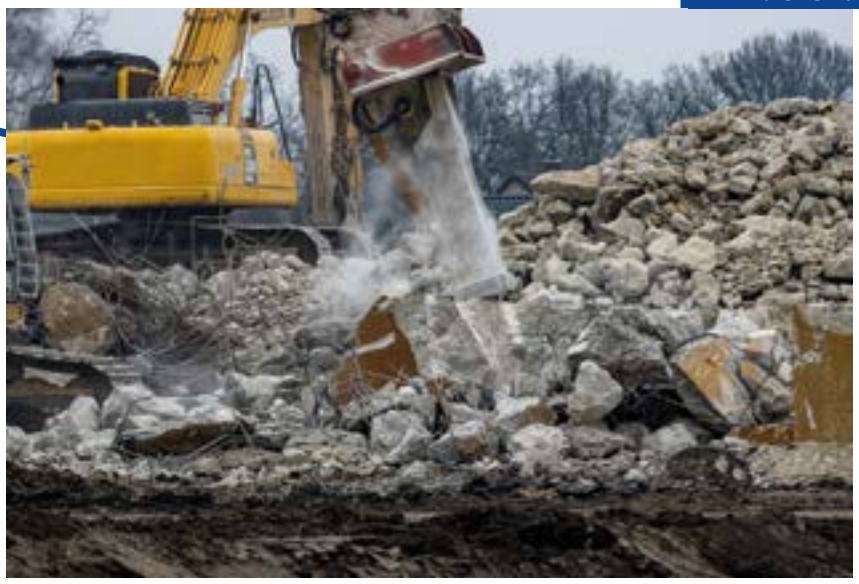


©Unsplash

Nel 2024 l'economia italiana è cresciuta dello 0,8%. I suoi rifiuti speciali del 4,6%. Il *Rapporto rifiuti speciali 2026* di Ispra, pubblicato il 21 luglio, misura la distanza tra queste due cifre: per ogni punto di prodotto interno lordo il sistema produttivo nazionale ha messo in circolo quasi sei punti di scarti industriali. Sono 7,6 milioni di tonnellate in più rispetto all'anno precedente, per un totale che supera i 172 milioni. Se il decoupling tra crescita economica e pressione ambientale è la promessa fondativa dell'economia circolare europea, in Italia succede l'opposto.
Sebbene sul fronte gestione i dati siano incoraggianti (il recupero di materia arriva al 74,3%, il riciclo edilizio all'82,4%, ben oltre l'obiettivo UE del 70%), restano però nodi irrisolti: l'amianto cresce del 13,4%, i fanghi di depurazione finiscono ancora per quasi la metà in discarica, i veicoli fuori uso sono frenati dalla carenza di impianti per il recupero energetico.
Insomma, l'Italia sa gestire i rifiuti, ma non sa ancora ridurli. La prevenzione resta la parte del sistema circolare più citata e meno praticata.

(S. Divertito)

Italia: rapporto Ispra, in crescita i rifiuti speciali
21 luglio 2026
www.renewablematter.eu



©Unsplash



©Pexels



Dal 19 luglio 2026 le grandi aziende che operano nell'Unione europea non possono più distruggere capi di abbigliamento, accessori e calzature invenduti. È il debutto operativo del Regolamento sulla progettazione ecocompatibile dei prodotti sostenibili (ESPR), in vigore dal luglio 2024, ma reso concretamente applicabile solo ora.
Il divieto riguarda in prima battuta le imprese con oltre 250 dipendenti o un fatturato superiore a 50 milioni di euro. Le medie imprese avranno tempo fino al 19 luglio 2030 per adeguarsi; le micro e piccole imprese restano escluse, anche se Bruxelles si è riservata la possibilità di intervenire in futuro, se dovesse emergere che la soglia viene usata per aggirare la norma, instradando l'invenduto verso strutture minori.
Le eccezioni alla normativa esistono, ma sono circoscritte ai rischi per la salute o la sicurezza, ai prodotti danneggiati in modo irreparabile, alle violazioni di proprietà intellettuale, o a casi in cui la distruzione risulti l'opzione con il minore impatto ambientale.
Le stime della Commissione parlano di un 4-9% dei tessili immessi sul mercato UE distrutti prima ancora di essere indossati, per un impatto stimato in 5,6 milioni di tonnellate di CO_2 l'anno.

(A. Totaro)

www.renewablematter.eu

Europa: vietata la distruzione degli abiti invenduti

17 luglio 2026

Europa: approvato il regolamento sulla circolarità dei veicoli

19 giugno 2026

www.renewablematter.eu



Sono 6,5 milioni i veicoli che ogni anno arrivano a fine vita sulle strade dell'UE, su un parco circolante di 285,6 milioni. Il 18 giugno il Parlamento europeo ha votato le regole che decideranno cosa accade a quei veicoli, archiviando la direttiva 2000/53/CE sui veicoli fuori uso. Al suo posto, un regolamento sulla circolarità (pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale dell'UE il 24 luglio 2026 ed entrato in vigore il 13 agosto - Regolamento (UE) 2026/1738, ndr) che copre l'intero ciclo di vita dell'automobile, dal disegno del modello allo smontaggio finale, e che si applicherà direttamente in tutti gli Stati membri senza bisogno di recepimento nazionale.
La prima novità riguarda la fase in cui un'automobile non esiste ancora: ogni nuovo modello dovrà essere progettato in modo da consentire la rimozione agevole del maggior numero possibile di parti e componenti. Sui materiali, il regolamento fissa soglie vincolanti per la plastica, ma la Commissione potrà in futuro estendere i target ad altri materiali: acciaio, alluminio, magnesio e materie prime critiche riciclate.
Tre anni dopo l'entrata in vigore scatterà la responsabilità estesa del produttore, mentre la gestione operativa resta affidata agli impianti di trattamento autorizzati, gli ATF, responsabili del rilascio del Certificato di distruzione e snodo della tracciabilità e della bonifica.

(S. Divertito)

“Il PaaS crea valore se prolunga la vita dei prodotti”

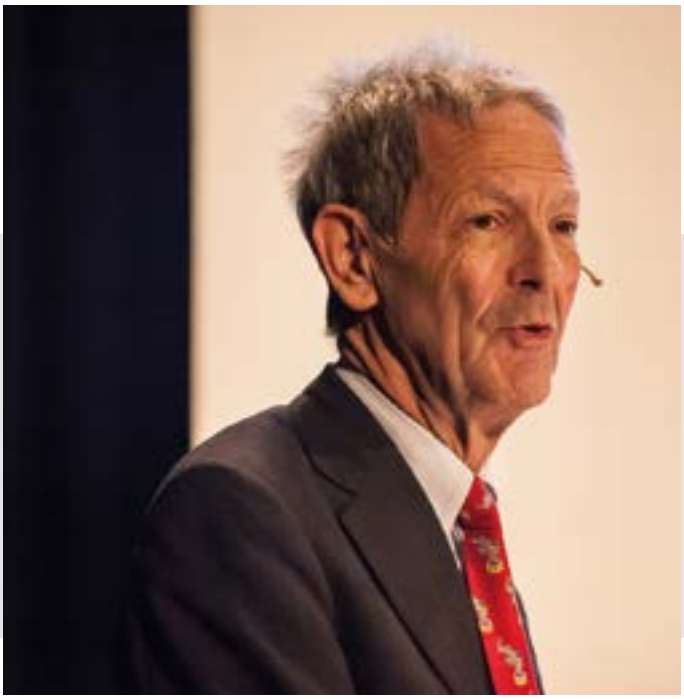
Intervista a Walter Stahel



©Envato Elements

Tra i pionieri dell’economia circolare, l’architetto ed economista svizzero ripercorre le origini del modello Product-as-a-Service, ne analizza l’evoluzione nell’era digitale e riflette sulle condizioni necessarie per favorire riparazione, riuso ed efficienza nell’impiego delle risorse.

di Emanuele Bompan



©Vlaanderen Circulair, Flickr

Walter Stahel

È direttore del Product-Life Institute (Institut de la Durée o Institut für Produktdauer-Forschung; *www.product-life.org*) di Ginevra, da lui stesso fondato nel 1982 insieme a Orio Giarini: un'organizzazione indipendente, virtuale e senza scopo di lucro con sede a Ginevra, in Svizzera. Si tratta della più antica organizzazione di consulenza in Europa specializzata in strategie e politiche di sostenibilità.

Walter Stahel è uno dei pensatori fondatori dell'economia circolare. Architetto e analista industriale svizzero nato nel 1946, ha delineato per la prima volta il concetto di vendere prestazioni anziché prodotti nella sua ricerca del 1976 per la Commissione europea, concretizzandolo nel fondamentale saggio del 1982 *The Product Life Factor*. Il suo libro del 2006 *The Performance Economy* – ampliato nel 2010 – rimane un punto di riferimento fondamentale per chiunque operi all'incrocio tra innovazione dei modelli di business e sostenibilità.

Lei ha iniziato a riflettere sulla scarsità delle risorse e sulla longevità dei prodotti dopo la crisi petrolifera del 1973. Come è giunto al concetto di Product-as-a-Service (PaaS)?

Nel 1976 lo shock petrolifero aveva provocato un'elevata disoccupazione in tutta Europa. La mia proposta era semplice: sostituire l'energia con la manodopera, utilizzare più lavoro e meno energia. Ma all'epoca non capivo perché questa idea fosse stata respinta dagli economisti. Erano – e alcuni lo sono ancora – completamente fissati su un modello di economia industriale lineare. Io parlavo invece di un'economia dei servizi: riparare, riutilizzare, recuperare atomi e molecole. In altre parole: circolare. Poi, nel 1982, nell'articolo *The Product Life Factor*, ho menzionato per la prima volta il concetto di prodotto-come-servizio. Ma non era mai stato inteso come un monopolio assoluto per i produttori, come invece viene interpretato oggi dalle grandi aziende tecnologiche, da Microsoft e da altri. Era inteso come un'opzione: l'utente poteva scegliere se possedere un prodotto o affittarne l'uso.

Qualcosa è cambiato nel modo in cui i produttori esercitano il controllo su modelli di prodotto-come-servizio.

Quello che sta succedendo in questo momento con John Deere, Tesla e altre aziende è davvero preoccupante. I produttori stanno sfruttando l'era digitale per controllare prodotti che, in teoria, hanno già venduto. Si pensa di essere proprietari del prodotto, ma in realtà è solo una proprietà formale. Nei fatti, il prodotto è controllato dal produttore. E ci sono casi in cui i produttori stanno davvero abusando di questa situazione. Prendiamo Tesla: hanno 12 telecamere e innumerevoli sensori nel veicolo, che registrano tutto. Ma nel caso in cui l'auto è responsabile dell'incidente, non forniscono i dati. Solo il produttore ha accesso ai dati. L'intelligenza artificiale sta diventando un nuovo strumento che consente ai produttori di controllare i propri prodotti anche oltre il punto vendita, mentre il proprietario è diventato uno schiavo del produttore: paga per il veicolo, ma non ne ha il controllo.



Le aziende traggono profitto dall'enorme quantità di dati forniti gratuitamente, mentre ci dettano quando e come cambiare le tecnologie con l'obsolescenza programmata.

L'ho sperimentato con l'e-banking di UBS in Svizzera. Lo hanno pubblicizzato per anni come compatibile con gli smartphone, poi all'improvviso hanno richiesto un aggiornamento del software. Mi è stato detto che il mio telefono Caterpillar, vecchio di circa cinque anni, non era più in grado di supportare il software. Avrei dovuto acquistare un nuovo smartphone. Per quanto mi riguarda, uso l'e-banking solo per controllare il saldo del mio conto. Ma non mi hanno dato altra scelta. Questo è immorale. Dovrebbero lasciare la possibilità di utilizzare le funzioni di base senza costringerti a cambiare l'hardware. Il mio fisioterapista in Svizzera possiede un furgone Mercedes. Un giorno il furgone gli segnala la necessità di un intervento di manutenzione, ma decide di aspettare e va per il weekend sulle montagne. L'auto improvvisamente si ferma. Gli comunicano che deve recarsi all'officina Mercedes più vicina per l'aggiornamento. Ma, in montagna, una situazione del genere può rivelarsi fatale. Nessuno gli aveva parlato di queste limitazioni quando ha acquistato il veicolo. Ecco, stiamo aggirando l'intero principio dell'economia circolare: uso prolungato, riutilizzo a cascata, riparazione.

***The Performance Economy* è stato un altro suo testo fondamentale. Quali idee contenute in quel libro non si sono concretizzate? E quali hanno funzionato?**

Un settore che pensavo avrebbe avuto grande successo era quello dei materiali avanzati per aumentare le prestazioni. Il gruppo Cookson di Londra sviluppò un materiale in polvere ideale per i motori elettrici. Era possibile pressarlo in qualsiasi forma, magnetizzarlo e, dopo l'uso, macinarlo nuovamente in polvere, che così perdeva le sue proprietà magnetiche, consentendone la riformazione. L'ho trovato geniale. Ma ciò significava che il prodotto e il materiale dovevano rimanere di proprietà del produttore, altrimenti chiunque avrebbe potuto utilizzarli. E i produttori di beni si rifiutavano di concedere il materiale in leasing, perché, se lo avessero fatto, avrebbero dovuto concedere in leasing anche il prodotto, altrimenti non avrebbero potuto garantirne la restituzione. La logica era valida; la catena di approvvigionamento non era ancora pronta. Nel settore B2B ci sono molti esempi di successo legati all'economia della performance. Nel settore business-to-customer, me compreso, le persone in genere preferiscono possedere. Anche per quanto riguarda il bucato: siamo passati dalle singole famiglie alle lavandaie, alle lavatrici domestiche, alle lavanderie a gettoni e ora di nuovo alle lavatrici di proprietà connesse a internet. Il modello B2C resiste al Product-as-a-Service perché la comodità del possesso è un fattore determinante: se si utilizza un utensile elettrico solo un'ora ogni tre mesi, potrebbe costare meno acquistarlo piuttosto che recarsi in auto presso una "biblioteca degli utensili".

Ha citato l'acqua e l'elettricità come risorse fondamentali dell'era dell'intelligenza artificiale. Può spiegarci meglio questo concetto?

Tutto ciò che stiamo realizzando nel campo dell'intelligenza artificiale – tutti i data center – richiede enormi quantità di acqua ed elettricità.



©Envato Elements

E materie prime critiche.

Nessuno si sta davvero chiedendo se queste risorse siano effettivamente disponibili. A un certo punto potremmo trovarci di fronte a un vero e proprio conflitto per il loro controllo. L'agricoltura ha bisogno di acqua. Un mondo elettrificato ha bisogno di elettricità. E la rete elettrica è molto più fragile di quanto si pensi. A inizio giugno, una sottostazione elettrica in una città svizzera è stata danneggiata, e l'intera città è rimasta senza elettricità per quasi un giorno. Da una prospettiva di attacco mirato, colpire una sottostazione elettrica è estremamente facile. E la politica non vuole discuterne, perché non esiste una difesa: dovrebbe ammettere che la rete elettrica presenta vulnerabilità strutturali, una cosa scomoda. Lo stesso principio vale per lo Stretto di Hormuz: è possibile ricattare gran parte del mondo con il carburante. Si può fare lo stesso con l'elettricità. La mia raccomandazione è un'energia decentralizzata in modo intelligente. Pannelli solari, piccole turbine eoliche verticali, micro-nucleare. Dobbiamo davvero abbandonare il modello energetico centralizzato e globalizzato. Il settore finanziario non lo vuole, perché ha bisogno di scala per generare rendimenti. Ma l'interesse dell'utente è l'indipendenza: dalle catene di approvvigionamento, dagli aggiornamenti software, dai produttori che decidono quando il tuo prodotto smette di funzionare.

Quale cambiamento politico consiglierebbe?

Smettere di tassare il lavoro. Tutte le attività di assistenza si basano sul lavoro, e su manodopera qualificata. Se smettiamo di tassare il lavoro, automaticamente tutti i robot e le cose che consumano energia e materiali diventeranno relativamente più costose del lavoro umano. E queste attività di assistenza non hanno bisogno di catene di approvvigionamento. Si avvalgono di manodopera qualificata locale. L'opposto di tutto ciò che stiamo attualmente ottimizzando. Nell'Unione Europea il carico fiscale sul lavoro è pari al 54%. Ovviamente, se lo si riduce, è necessario compensarlo con entrate provenienti da altre fonti: tasse sui rifiuti, sull'estrazione delle risorse, sulle emissioni di carbonio. Ma il principio è corretto. Il motivo per cui buttiamo via le cose invece di ripararle è in gran parte dovuto al fatto che il lavoro è costoso e i beni sono economici. Se si inverte questa equazione, l'economia circolare fa gran parte del lavoro da sola. •

ELV Italia, la nuova frontiera della circolarità automobilistica

Intervista a Claudio De Persio



©ELV Italia

Con il Regolamento (UE) 2026/1738 i veicoli a fine vita diventano risorse strategiche per l'autonomia industriale europea: il nuovo Consorzio, come spiega il suo presidente, nasce per accompagnare il settore automotive in questa trasformazione, tra responsabilità estesa del produttore (EPR), passaporto digitale di circolarità e obiettivi di recupero, tracciabilità e valorizzazione delle materie prime.

di Maria Carla Rota



©ELV Italia

Claudio De Persio
È il presidente di ELV Italia (www.consorzicobat.it/elv), il consorzio italiano dedicato alla gestione dei veicoli fuori uso in chiave EPR.

Il settore automotive europeo sta attraversando una profonda trasformazione, su impulso del nuovo Regolamento (UE) 2026/1738, approvato lo scorso luglio. Non un semplice aggiornamento normativo, ma un radicale cambio di paradigma, che integra i principi dell'economia circolare sin dalla progettazione del veicolo ed estende la responsabilità del produttore (EPR) fino al trattamento del mezzo a fine vita. Sebbene la maggior parte delle disposizioni diventerà applicabile 24 mesi dopo l'entrata in vigore, il settore è chiamato fin da ora a prepararsi ai nuovi requisiti organizzativi, tecnologici e gestionali che accompagneranno la transizione.

In anticipo sui tempi della legislazione, i Consorzi Cobat hanno così fondato il 21 maggio 2026 a Roma ELV Italia, "primo consorzio nazionale ideato per supportare case automobilistiche e importatori in questo percorso", sottolinea il presidente Claudio De Persio. "Siamo pronti a trasformare i nuovi obblighi europei in un'opportunità di innovazione, competitività ed economia circolare per l'intera filiera nazionale". Il modello operativo della neonata realtà, di fatto già pronto, ma aperto al contributo di tutti gli attori, "si basa su una governance trasparente, strumenti digitali evoluti e una rete industriale qualificata".

Il nuovo Regolamento (UE) 2026/1738 introduce una revisione profonda dell'intera filiera automobilistica. Quali sono gli elementi di maggiore discontinuità rispetto al passato e perché questa normativa può rappresentare un punto di svolta per il settore automotive europeo?

Siamo di fronte a un passaggio storico. Una delle principali discontinuità risiede nella natura stessa dell'atto: non più una direttiva da recepire, ma un regolamento direttamente applicabile in tutti gli Stati membri, che garantisce un quadro normativo unico e armonizzato. Il raggio d'azione, inoltre, si estende oltre le autovetture, includendo progressivamente motocicli e veicoli pesanti, come autocarri e autobus. Il vero punto di svolta è poi il cambio di prospettiva: la gestione del fine vita non è più vista come un mero smaltimento di rifiuti, ma come una leva strategica per l'autonomia industriale europea, con l'idea di trasformare i veicoli a fine vita in "miniere urbane" di materie prime critiche e materiali riciclati.

Il fine vita dei veicoli diventa parte integrante del ciclo di vita del prodotto. Quali nuove responsabilità si aprono con l'introduzione del principio EPR e quali opportunità per costruttori e importatori?

I produttori saranno chiamati a rispondere finanziariamente e operativamente della raccolta e del trattamento finale di ogni veicolo immesso sul mercato. Le responsabilità includono, per esempio, la copertura dei costi di gestione, al netto dei ricavi derivanti dalla gestione dei rifiuti e dei ricambi usati, il finanziamento di campagne di sensibilizzazione, lo sviluppo di sistemi digitali e l'attività di comunicazione e rendicontazione verso il nuovo registro dei produttori e le altre autorità competenti. È una sfida importante, e anche un'opportunità di innovazione e competitività. Il sistema, inoltre, incentiva il design for recycling: chi progetta veicoli facili da smontare, e costruiti con una maggiore quantità di materiali riciclati, pagherà contributi ambientali ridotti, come forma di premio per l'efficienza ecologica.

L'Italia presenta già risultati positivi sul fronte del riciclo dei veicoli, ma è ancora distante dagli obiettivi europei di recupero complessivo. Quali sono le principali criticità della filiera e su quali aspetti sarà necessario intervenire per colmare questo divario?

Il nostro Paese vanta un tasso di reimpiego e riciclo pari all'85,8% del peso medio del veicolo, oltre il target minimo, ma il recupero totale si ferma all'86%, ben sotto il 95% previsto (dati ISPRA 2023, ndr). Per colmare il divario, dobbiamo intervenire sulla qualità del trattamento, rafforzando la rimozione dei componenti prima della frantumazione e investendo sulle tecnologie necessarie a migliorare la separazione e il recupero dei materiali. C'è poi il tema del fluff, ovvero il residuo leggero della frantumazione, che in Italia finisce ancora troppo spesso in discarica, mentre in altri Paesi viene valorizzato energeticamente.



©ELV Italia



©ELV Italia

ELV Italia nasce in questa fase di cambiamento. Quale ruolo intende svolgere il Consorzio nell'accompagnare il settore verso il nuovo modello europeo?

Abbiamo scelto di precorrere i tempi rispetto all'approvazione normativa europea. ELV Italia nasce all'interno dell'ecosistema Cobat proprio per offrire a produttori, importatori e operatori dell'automotive una piattaforma consortile già operativa, capace di tradurre in tempi brevi i nuovi obblighi in soluzioni concrete. Ci offriamo come partner strategico, in grado di garantire trasparenza, tracciabilità e sostenibilità, grazie a relazioni consolidate con i principali attori delle filiere EPR nazionali e con organismi istituzionali e tecnici attivi nel settore ambientale e automotive italiano e internazionale. Vogliamo sollevare le aziende del settore automotive dalla preoccupazione della complessità gestionale e permettere loro di concentrarsi sul proprio core business, sapendo che possono contare su di noi per adempiere correttamente alle nuove sfide della responsabilità estesa del produttore.

Sulle strade dell'Unione europea circolano 285,6 milioni di veicoli e ogni anno circa 6,5 milioni raggiungono la fine del proprio ciclo di vita.

Il sistema consortile Cobat vanta un'esperienza consolidata nella gestione di diverse filiere EPR. Quali peculiarità presenta quella degli end-of-life vehicle rispetto alle altre?

La filiera dei veicoli a fine vita si distingue per la sua particolare complessità, dovuta alla varietà di materiali coinvolti: dai metalli pesanti agli oli, dagli acidi delle batterie alle plastiche, fino all'elettronica avanzata. A differenza di altre filiere, inoltre, c'è l'imponente fenomeno dei "veicoli scomparsi": ogni anno in Europa 3,5 milioni di auto spariscono dai radar ufficiali. Per questo, il Regolamento UE impone criteri stringenti per distinguere un veicolo usato da un veicolo fuori uso, anche ai fini dell'esportazione verso Paesi terzi, e introduce strumenti digitali d'avanguardia, come il passaporto digitale di circolarità.

Uno degli elementi distintivi di ELV Italia è l'integrazione tra competenze normative, piattaforma digitale e rete operativa sul territorio. Concretamente, come questo modello può aiutare produttori e importatori ad affrontare i nuovi obblighi Ue?

Grazie al nostro modello, un produttore che si affida a ELV Italia ha immediatamente accesso a una rete capillare per il conferimento dei veicoli fuori uso e a un portale web dove monitorare in tempo reale ogni singola rottamazione, con report ambientali strutturati e strumenti per la gestione della documentazione. ELV Italia si avvale di partner di riconosciuto rilievo: Ecoeuro, per la consulenza tecnica e organizzativa in termini di compliance normativa e regolatoria, Codebeex, per la digitalizzazione dei flussi, e Cyclus, la rete nazionale di autodemolitori di Haiki Cobat, con oltre 150 operatori specializzati e impianti autorizzati su tutto il territorio italiano.

Il nuovo quadro normativo attribuisce un ruolo centrale alla tracciabilità e alla digitalizzazione. Quanto saranno determinanti i dati nella gestione dei veicoli e come ELV Italia si sta preparando a questa evoluzione?

I dati saranno il cuore pulsante della filiera, come dimostra bene l'introduzione del passaporto di circolarità previsto dal Regolamento. Senza dati certi non c'è tracciabilità e, senza tracciabilità, si lascia più spazio all'illegalità. Come ELV Italia stiamo sviluppando una piattaforma digitale evoluta, basata su standard aperti e interoperabili, capace di gestire le informazioni sulla rimozione sicura di batterie e motori elettrici e di valorizzare ogni componente proveniente dal trattamento.

Il recupero dei veicoli a fine vita si lega al tema della disponibilità di materie prime seconde strategiche. Che contributo può dare questa filiera agli obiettivi di economia circolare e di autonomia industriale dell'Unione?

Il contributo è determinante. Basti pensare agli obiettivi sull'impiego della plastica riciclata nelle nuove auto, pari ad almeno il 15% entro sei anni e il 25% entro dieci anni dall'entrata in vigore del Regolamento UE, con una quota - almeno il 20% - proveniente dal recupero dei veicoli fuori uso. La filiera ELV è essenziale per il recupero di acciaio, alluminio e, soprattutto, delle materie prime critiche presenti nei componenti dei veicoli. Estrarre questi materiali dalle automobili giunte alla fine del loro ciclo riduce la dipendenza dalle importazioni extra-europee e rende l'industria automobilistica più resiliente e competitiva su scala globale. •



Crescono le filiere per batterie, RAEE e pneumatici

I Bilanci di Sostenibilità 2025 dei Consorzi Cobat raccontano il secondo anno del percorso di rendicontazione ESG. Dai risultati della raccolta al recupero di materie prime, dall'efficienza logistica alla gestione dei nuovi flussi legati alla transizione, sono uno strumento per leggere l'evoluzione delle filiere e orientarne lo sviluppo. Le sfide? Mobilità elettrica e fotovoltaico.

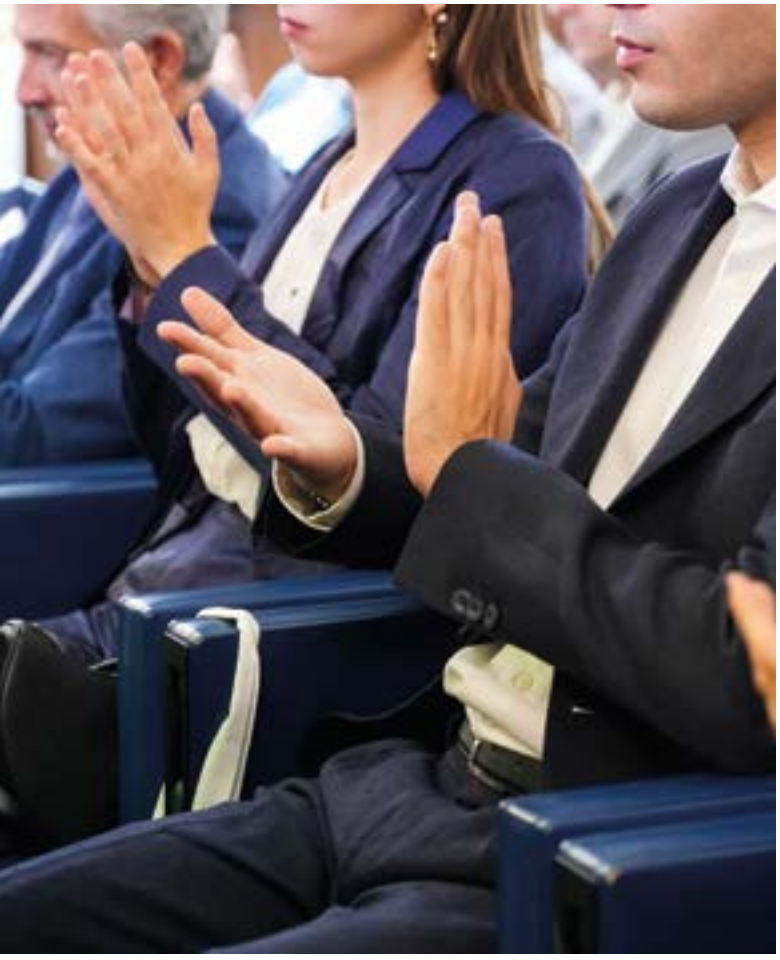
di Maria Carla Rota

La sostenibilità, per un sistema che gestisce il fine vita dei prodotti, non si misura soltanto in quantità di rifiuti raccolti. Dietro ogni tonnellata avviata a trattamento ci sono una rete logistica, operatori, impianti, produttori e importatori, istituzioni e cittadini, ma anche materie prime che possono tornare nei cicli produttivi, energia impiegata, emissioni, qualità dei processi e capacità di adattarsi a un quadro normativo in continua evoluzione. La rendicontazione ESG assume così un significato che va oltre i risultati raggiunti: permette di leggere il funzionamento delle filiere nel loro complesso e orientarne lo sviluppo futuro, individuando le aree sulle quali intervenire. È questa la prospettiva che guida la seconda edizione dei Bilanci

di Sostenibilità dei Consorzi Cobat, presentati giovedì 24 settembre 2026 a Roma, presso la Sala della Stampa Estera di Palazzo Grazioli, nel corso di un evento organizzato insieme a Globe Italia – Associazione Nazionale per il clima. Cobat Ripa (pile e accumulatori), Cobat RAEE (rifiuti da apparecchiature elettriche ed elettroniche) e Cobat Tyre (pneumatici fuori uso): tre diverse rendicontazioni delle attività svolte nel 2025, che condividono proprietà comuni e impostazione integrata, mantenendo però allo stesso tempo le specificità delle rispettive realtà.

L'appuntamento ha visto la partecipazione di Michele Priori, Direttore Generale di Consorzi Cobat, Camilla Colucci, CEO di Circularity - Sustainability Partner che ha supportato la redazione dei report, David Viva, Direttore Generale di Cobat Ripa, Valentina Negri, Direttore Generale di Cobat RAEE, e Francesco Massaro, Direttore Generale di Cobat Tyre. Alla tavola rotonda dal titolo "Responsabilità Estesa del Produttore: indirizzi istituzionali e prospettive" sono intervenuti Fabrizio Penna (Direttore Generale, Ispra), Massimo Milani (Segretario Commissione Ambiente, Camera dei deputati), Marco Simiani (Capogruppo Commissione Ambiente, Camera dei deputati), Laura D'Aprile (Capo Dipartimento Sviluppo sostenibile, MASE) e Giovanni Di Scipio (Capo Ufficio Legislativo, MASE).

@Consorzi Cobat



@Consorzi Cobat



@Consorzi Cobat







@Consorzi Cobat

Misurare la circolarità, guardare al futuro

Il percorso ESG dei Consorzi Cobat è iniziato nel 2024 con una prima analisi di materialità che ha coinvolto 179 stakeholder, tra soci, partner, istituzioni, collaboratori e operatori della filiera. Da questo confronto sono emersi alcuni temi comuni da monitorare: gestione dei rifiuti, energia, materie prime ed economia circolare, emissioni e cambiamento climatico, tutela dei lavoratori, privacy, relazioni con le comunità, pratiche commerciali responsabili, etica e integrità di business.

La seconda edizione dei Bilanci di Sostenibilità si inserisce in questo cammino, affiancando alla raccolta di dati sempre più dettagliata anche la progressiva costruzione di un sistema di misurazione sempre più efficace, a seconda delle filiere. Per Cobat Ripa, ad esempio, la gestione delle batterie si intreccia con la transizione energetica e con la necessità di recuperare materie prime critiche, mentre per Cobat RAEE assumono un peso crescente la qualità del trattamento e i nuovi flussi legati alle tecnologie energetiche. Per Cobat Tyre, invece, sono la dimensione territoriale e l'efficienza della raccolta a rappresentare gli elementi centrali.

Batterie, filiera strategica per le materie prime

I numeri di Cobat Ripa ben evidenziano la trasformazione che sta vivendo questa filiera, in seguito alla graduale diffusione dell'elettrificazione. Le batterie a fine vita contengono litio, cobalto, nichel e manganese, materiali strategici per l'industria europea e soggetti a una forte dipendenza dalle importazioni: recuperarli significa ridurre la pressione sull'estrazione di risorse vergini e contribuire alla sicurezza degli approvvigionamenti.

Nel 2025 i soci del Consorzio hanno immesso al consumo 231.688 tonnellate di pile e accumulatori: l'82% di questo totale è riconducibile al comparto automotive (SLI e veicoli elettrici), con le batterie destinate alle auto green che sono aumentate



@Consorzi Cobat



@Consorzi Cobat

dell'87% rispetto al 2024, arrivando a oltre 49.000 tonnellate. Anche la mobilità elettrica leggera registra una crescita, seppure su volumi molto più contenuti.

Sul fronte della raccolta (3.164 t), con 2.645,13 tonnellate Cobat Ripa nel 2025 ha intercettato il 30% delle batterie portatili raccolte a livello nazionale (8.868,25 t), con un tasso di raccolta del 32,56%, superiore di 1,42 punti percentuali alla media del sistema Italia (31,14%). Un dato che deve essere letto anche alla luce delle modifiche introdotte dal Regolamento europeo 2023/1542, che ha modificato la classificazione delle batterie e la metodologia di calcolo.

La rendicontazione permette di osservare anche aspetti meno immediati. Nel 2025, per esempio, la raccolta delle pile portatili è cresciuta del 32%, mentre i chilometri percorsi sono aumentati soltanto dell'1%. Il risultato è una riduzione del 24% dei chilometri medi percorsi per ogni tonnellata gestita rispetto al 2024. Un indicatore che mostra come la sostenibilità della filiera passi anche dall'organizzazione della logistica e dall'efficienza delle operazioni.

Dai RAEE alle nuove sfide del fotovoltaico

Anche le cifre di Cobat RAEE raccontano una filiera in profonda evoluzione. Nel 2025 i soci hanno immesso al consumo 200.568 tonnellate di apparecchiature elettriche ed elettroniche, con una crescita del 34% rispetto al 2022. La raccolta ha raggiunto 30.975 tonnellate, tra rifiuti domestici e professionali. La quota di raccolta dei RAEE domestici effettuata da Cobat è pari all'8,2% della totale nazionale gestito dal sistema di riferimento. Significativo anche il dato del comparto professionale: 932,50 tonnellate nel 2025 vs 256,73 tonnellate nel 2024 (+264%). A determinare questa accelerazione è soprattutto il progressivo revamping degli impianti fotovoltaici: i pannelli installati durante la fase di forte espansione del solare negli anni 2010 stanno infatti iniziando a raggiungere la fine del proprio ciclo operativo, generando flussi di RAEE che richiedono capacità di raccolta e trattamento adeguate.

È un esempio significativo di come la transizione energetica produca nuove esigenze anche sul fronte del fine vita, facendo emergere il ruolo della gestione circolare: un modulo fotovoltaico, costituito in larga parte da vetro (67%), contiene anche alluminio (14,56%), plastica (11%), silicio (5%), rame e altri componenti. A questo proposito nel 2025 Cobat RAEE ha raggiunto un tasso di recupero della materia dell'89%, superando il target normativo dell'85%, mentre lo smaltimento in discarica è risultato pari a zero.

Il report, tuttavia, evidenzia anche il persistere di forti divari territoriali nella raccolta dei RAEE, che lasciano l'Italia lontana dagli obiettivi UE: nel 2024 il nostro Paese ha raccolto circa 30 kg di rifiuti elettronici ogni 100 kg di apparecchiature immesse al consumo, a fronte di un obiettivo europeo del 65%. Uno scenario in cui, oltre all'efficienza della filiera, diventano decisive la capillarità della raccolta e la partecipazione dei cittadini. La distanza da colmare è ancora ampia in tutta Europa: ogni anno oltre il 60% dei rifiuti elettronici non entra nei canali formali di raccolta e trattamento.

Pfu: efficienza e capillarità della raccolta

La dimensione territoriale assume un peso particolare nel caso di Cobat Tyre, che nel 2025 ha raccolto 42.381 tonnellate di pneumatici fuori uso (PFU), il 31% in più sul 2023. Tra i dati più positivi, il sistema ha superato del 10,85% il target ministeriale sul mercato del ricambio e ha rafforzato ulteriormente il presidio del circuito ACI, registrando un'accelerazione del 58% sui volumi intercettati rispetto a due anni prima. Oltre 9.400 le richieste di raccolta gestite nel corso dell'anno dalla rete logistica del Consorzio.

Anche in questo caso la sostenibilità non coincide con il solo quantitativo di rifiuti raccolti, ma dipende dall'intero insieme di processi che consentono di raccogliere, trasportare e trasformare i prodotti a fine vita in una nuova risorsa. I principali partner di Cobat Tyre, per esempio, hanno integrato parte del proprio fabbisogno energetico attraverso impianti fotovoltaici: nel 2025 sono stati autoprodotti 216.682 kWh, pari al 25% del fabbisogno energetico considerato.

Dalla rendicontazione alla strategia

Considerati insieme, i risultati delle tre filiere restituiscono un'immagine articolata: rendicontare significa mettere in relazione performance ambientali, aspetti sociali e sistemi di governance, costruendo una base informativa sulla quale definire le priorità future. "I risultati che presentiamo nei Bilanci di Sostenibilità sono il frutto di un impegno condiviso con soci, partner, istituzioni e stakeholder, e rappresentano al tempo stesso il punto di partenza per affrontare le sfide che ci attendono", conclude Michele Priori, Direttore Generale di Consorzi Cobat. "Continueremo a lavorare con la stessa determinazione per costruire filiere sempre più efficienti, trasparenti e circolari, capaci di generare valore per il sistema produttivo, per l'ambiente e per le generazioni future".

Le sfide non mancano: oltre alle tre filiere oggi oggetto di rendicontazione, il sistema multiconsortile Cobat sta sviluppando nuove direttrici, dal tessile all'automotive (ELV), passando per il polistirene espanso sinterizzato (EPS), mentre l'evoluzione normativa europea introduce nuovi obblighi e nuove responsabilità per i produttori. Il fil rouge che lega tutti questi comparti è il passaggio dalla gestione del rifiuto alla gestione della risorsa: un'evoluzione che rende la capacità di misurare gli impatti una componente sempre più importante della stessa economia circolare. •

Carlo Emanuele Pepe nuovo Presidente di Consorzi Cobat



Carlo Emanuele Pepe è il nuovo Presidente di Consorzi Cobat. L'incarico, affidatogli dall'Assemblea dei Soci il 4 maggio 2026, si inserisce nel segno della continuità e del rafforzamento del percorso intrapreso dal sistema consortile nella gestione sostenibile dei prodotti giunti a fine vita.

Padovano, classe 1964, nel corso della sua carriera Pepe ha maturato un'esperienza significativa ai vertici di istituzioni pubbliche e realtà industriali attive nei settori ambientale ed energetico. Unendo competenze manageriali, visione strategica e capacità di innovazione, ha assunto incarichi di alta responsabilità nell'ambito della protezione dell'ambiente, dello sviluppo strategico e della governance di sistemi complessi, approfondendo le dinamiche che legano sostenibilità, industria e pubblica amministrazione.
Il suo percorso professionale comprende oltre dieci anni come direttore e dirigente di una delle più importanti multiutility italiane, Acegas-Aps, oggi AcegasApsAmga.
Per quattordici anni ha ricoperto il ruolo di direttore generale in due Agenzie Regionali per la Protezione Ambientale (ARPA), prima in Veneto (ARPAV) e poi in Liguria (ARPAL), guidando processi di innovazione organizzativa, controllo ambientale e gestione di rilevanti emergenze territoriali. Tra queste, la prima denuncia formale per la contaminazione da PFAS, presentata alla Procura di Vicenza nel luglio 2013, emersa a seguito di uno studio sulla presenza di sostanze perfluoroalchiliche nelle acque, condotto dall'Istituto di ricerca sulle acque del Consiglio nazionale delle ricerche (Cnr-Irsa). A Genova ha invece coordinato le attività di controllo, monitoraggio e analisi dal crollo del ponte Morandi, avvenuto il 14 agosto 2018, fino alla ricostruzione del nuovo viadotto San Giorgio, inaugurato nel 2020.
Dal febbraio 2019 all'aprile 2021, Carlo Emanuele Pepe è stato inoltre vicepresidente del Sistema Nazionale per la Protezione dell'Ambiente (SNPA), consolidando il proprio profilo istituzionale e la capacità di coordinamento a livello nazionale.

Dal gennaio 2026, in qualità di direttore delle Relazioni Istituzionali di Haiki+, è punto di riferimento per il confronto con enti, istituzioni e associazioni di settore, garante di un'interlocuzione autorevole e trasparente, capace di rafforzare la posizione del Gruppo nel percorso di transizione ecologica e industriale.
Con la nomina del nuovo Presidente, Consorzi Cobat proseguirà il proprio percorso evolutivo, rafforzando la collaborazione istituzionale, l'innovazione e le attività a supporto dei diversi consorzi di filiera che fanno parte del sistema.

C’era una volta l’auto come status symbol



©Envato Elements

L’automobile oggi non è più un bene da acquistare e da mostrare, ma è diventata un servizio da utilizzare. Dalla normativa europea sui veicoli a fine vita ai nuovi modelli di mobilità,il settore automotive ripensa il proprio futuro.

di Antonella Ilaria Totaro

C'è un dettaglio che negli ultimi mesi ha cambiato peso nelle riunioni dei costruttori d'auto europei: chi paga per smaltire un veicolo a fine vita non è più, per forza, chi lo ha fabbricato in senso stretto. Lo scorso giugno il Consiglio dell'Unione europea ha dato il via libera definitivo al nuovo Regolamento ELV per i veicoli a fine vita (vedi news a pag. 11), che estende ai costruttori e non solo a loro la responsabilità di prevenire e limitare i rifiuti dei veicoli fuori uso e dei loro componenti garantendone il riutilizzo, il riciclaggio e il recupero.
Dietro la burocrazia di Bruxelles, però, si nasconde un cambiamento più profondo: il settore dell'auto sta smettendo di vendere oggetti e ha iniziato a vendere l'uso di quegli oggetti. È il paradigma del Product-as-a-Service (PaaS), e negli ultimi anni l'automotive ne è diventato il laboratorio più affollato.

Dal possesso all'accesso

Immaginate di pagare la vostra macchina soltanto quando la usate. Immaginate di non esserne responsabili se occorre ripararla. Immaginate di non dover pagare il bollo, l'assicurazione o il tagliando di controllo. Tutto ciò è possibile, e sempre più persone stanno approfittando di questa possibilità, ben sapendo che l'auto non è e non sarà di loro possesso, nonostante continuino a utilizzarla.
L'idea, in sé, non è nuova: già nel 1976 l'economista svizzero Walter Stahel, che abbiamo intervistato in questo numero (pag. 12-15), parlava di "performance economy", un'economia in cui non si paga il bene ma la prestazione che il bene rende. Ma è nell'auto che il modello sta trovando la sua applicazione più massiccia, spinto da un mix di fattori che raramente convergono così: la scarsità crescente delle materie prime critiche, le politiche ambientali europee sempre più stringenti e un cambiamento culturale che sta erodendo un pilastro del Novecento, l'automobile come status symbol.
Leasing, noleggio a lungo termine, car sharing, abbonamenti alla mobilità: sono tutte varianti dello stesso principio. Il cliente paga per spostarsi, non per possedere lamiera e componenti. E la proprietà, con tutto ciò che comporta - manutenzione, assicurazione, bollo, svalutazione - resta in capo a chi eroga il servizio.

Nuovi interlocutori

Qui si gioca la partita più interessante, e meno raccontata, di questa trasformazione. Se l'auto non passa più di proprietà al cliente finale, cambia anche chi si siede al tavolo con il costruttore. Non più, o non solo, l'automobilista privato, ma le compagnie di assicurazione, i gestori di grandi flotte aziendali, le società di leasing e noleggio. Sono loro, ormai, i soggetti che nella filiera trattengono più a lungo la proprietà del veicolo, e sono quindi loro a dover rispondere sempre più spesso agli obblighi di responsabilità estesa del produttore (EPR) previsti dalla nuova normativa europea.
Il settore del fleet management se n'è già accorto. Con il nuovo regolamento ELV, i contratti di leasing e full service rischiano di dover includere clausole specifiche sulla responsabilità del fine vita e sulla sua documentazione, mentre le restrizioni sull'esportazione dei veicoli "falsamente usati" cambieranno il valore residuo dei mezzi e la pianificazione dei rinnovi di flotta. Tradotto: le società che gestiscono migliaia di auto per conto di aziende terze non sono più semplici intermediarie finanziarie, ma diventano un anello a tutti gli effetti della responsabilità ambientale del prodotto.



©Envato Elements



©Envato Elements

Rigenerare anziché produrre

C'è un secondo tassello, meno appariscente ma altrettanto centrale, che chiude il cerchio dell'economia circolare nell'automotive: il remanufacturing, la rigenerazione industriale di componenti, quali motori, cambi, alternatori, impianti frenanti, che tornano sul mercato con prestazioni e garanzie paragonabili al nuovo, ma a un costo e con un impatto ambientale nettamente inferiori. È una pratica che il settore auto conosce da decenni, ben prima che il termine "economia circolare" entrasse nel linguaggio comune, e che oggi si intreccia naturalmente con i modelli di prodotto-come-servizio: un'azienda che mantiene la proprietà di migliaia di veicoli e dei loro componenti ha ogni interesse economico a farli durare più a lungo, ripararli, rigenerarli, invece di rottamarli e ricomprare. Non stupisce che pionieri storici di questo approccio, come Michelin, con i pneumatici offerti in leasing legati a un contratto di performance, o come Rolls-Royce, che dagli Anni 60 vende ai vettori aerei "potenza per ora di volo" invece di motori a reazione, vengano oggi citati come modelli di riferimento anche fuori dal proprio settore originario.

La fine di un simbolo

Ma il cambiamento più grande è, forse, quello che sta avvenendo nelle persone, come racconta Roberta Sassatelli, professoressa ordinaria di Sociologia Generale presso il dipartimento di Storia Culture Civiltà dell'Università di Bologna: "L'automobile rappresenta uno degli esempi più significativi di trasformazione del valore simbolico degli oggetti di consumo. Se per gran parte del Novecento il possesso dell'auto costituiva un potente marcatore di status, autonomia e successo economico, oggi tale significato appare ridefinito, soprattutto tra le generazioni più giovani. Non solo ridimensionamento dell'automobile come status symbol, ma riconfigurazione dei beni attraverso cui il prestigio viene espresso, dove la tecnologia, la domanda verde, i viaggi transcontinentali hanno acquistato rilevanza".

L'automobile ha smesso di essere quello che era negli Anni 70-80-90: il simbolo dell'ingresso nella vita adulta, il primo grande status symbol dopo il primo stipendio. Le nuove generazioni non rincorrono più il possesso dell'auto: molti giovani rimandano la patente, altri non la prendono affatto, e chi si muove lo fa al bisogno, con il car sharing per la spesa del weekend e al più con il noleggio di un'auto sportiva per un weekend speciale, senza alcuna intenzione di comprarla.

"Il riconoscimento sociale passa oggi più facilmente attraverso il consumo di esperienze quali viaggi, eventi culturali, apprendimento di capacità o tecnologie (soprattutto per uso personale) piuttosto che attraverso il possesso di un'automobile", prosegue Sassatelli. "A ciò si aggiungono la crescente sensibilità verso le questioni ambientali, che associa soprattutto i veicoli privati più inquinanti a un immaginario negativo, e l'aumento dei costi di acquisto e mantenimento, che trasforma l'auto da investimento a spesa costosa. Parallelamente, alla proprietà si sta sostituendo una logica on demand, come il passaggio dai cd e dai dvd alle piattaforme di musica e cinema, e nel caso dell'auto si diffonde una concezione di mobilità fondata sull'accesso anziché sul possesso: il car sharing, l'integrazione tra diversi mezzi di trasporto rispondono a una logica d'uso flessibile, coerente con modelli di consumo sempre più orientati alla disponibilità temporanea dei beni piuttosto che alla loro proprietà. L'automobile non scompare dall'orizzonte culturale, ma perde la centralità che aveva come dispositivo privilegiato di distinzione sociale, diventando uno degli elementi di un più ampio, articolato e globale sistema del consumo".

I numeri raccontano la stessa storia da un'altra angolazione: secondo l'Automobile Club d'Italia, negli ultimi dieci anni le auto intestate agli under 25 sono crollate di circa un terzo, mentre il parco auto complessivo continuava a crescere. Un dato che, letto insieme alla diffusione del car sharing, disegna un Paese in cui l'auto di proprietà non è più l'unica, né la prima, opzione sul tavolo.

Roberta Sassatelli è professoressa ordinaria di Sociologia Generale presso il dipartimento di Storia Culture Civiltà dell'Università di Bologna. Tra i suoi libri più recenti *Body and Gender* (Polity, 2024, con R. Ghigi) e *Consumo e teoria sociale* (Il Mulino, 2024).

©Roman Gero, 2025





©Envato Elements

Tecnologia come fattore abilitante

Nessuno di questi modelli reggerebbe senza sensori, connettività always-on e app: sono loro a rendere possibile prenotare, sbloccare, pagare e restituire un veicolo senza mai passare da uno sportello. Se la tecnologia è fattore abilitante di questo cambiamento di consumi, per i costruttori il vero salto di qualità riguarda i dati che ne derivano. Sapere in tempo reale come si comporta un veicolo su strada permette di intercettare prima i difetti, ridurre i reclami in garanzia e ridisegnare l'auto successiva su basi più solide dell'intuito. In un modello in cui l'azienda mantiene la proprietà del veicolo - in leasing, car sharing o flotta aziendale - questo flusso di informazioni diventa la materia prima su cui costruire manutenzione predittiva, aggiornamenti da remoto e nuovi servizi da vendere allo stesso cliente.

Il fronte su cui prodotto-come-servizio e tecnologia si stanno saldando più rapidamente comprende la guida autonoma. Il 2026 è l'anno in cui i robotaxi hanno smesso di essere un esperimento: Waymo ha chiuso il 2025 con 14 milioni di corse senza conducente negli Stati Uniti ed è operativa in sei città americane, con l'obiettivo di superare i venti milioni di corse entro fine anno. Tesla ha avviato il proprio servizio robotaxi ad Austin nel giugno 2025, puntando a estenderlo ad altre città, mentre a Pechino, Shenzhen e Shanghai circolano oltre un migliaio di robotaxi cinesi di operatori come Baidu. A Milano Auriga, insieme al Politecnico di Milano, ha sviluppato un proof of concept di "robo-sharing", sistema nel quale i veicoli elettrici si muovono autonomamente nelle fasi di pick-up e riposizionamento.

Per l'automotive il punto non è solo tecnologico, ma di modello economico. Un'auto privata resta ferma per oltre il 90% della sua vita utile; una flotta a guida autonoma condivisa, capace di spostarsi da un cliente all'altro senza sosta, potrebbe ridurre drasticamente il numero di vetture necessarie a garantire lo stesso servizio. Sempre secondo uno studio del Politecnico, attualmente Milano conta circa 44.000 veicoli tra taxi e auto condivise. Il numero potrebbe scendere a soli 4.000 veicoli con il car sharing autonomo, garantendo tempi di attesa di appena 2-3 minuti.

Non tutti i mercati corrono alla stessa velocità: Stati Uniti e Cina normano la guida autonoma con un approccio più aggressivo, mentre l'Unione europea procede con maggiore cautela su sicurezza e dati, frammentando il quadro tra Stati membri. Per i costruttori europei, già alle prese con la nuova responsabilità estesa sul fine vita dei veicoli, la guida autonoma aggiunge complessità regolatoria, ma anche, per chi arriverà preparato, una leva in più su cui costruire il prodotto come servizio del futuro.

Un modello non perfetto

Resta da vedere se il prodotto come servizio riuscirà davvero a mantenere le sue promesse ambientali. Alcuni studi, come quello condotto da University of Virginia e University of Texas, indicano che chi passa dall'auto privata al car sharing riduce consumi energetici ed emissioni di gas serra di circa il 51%. Ma c'è anche un rovescio della medaglia: la facilità d'uso del car sharing potrebbe spingere alcuni utenti ad abbandonare il trasporto pubblico a favore dell'auto condivisa, con un effetto netto meno scontato di quanto sembri.

Ciò che appare certo è che il settore automotive, complice una normativa europea sempre più esigente e una generazione sempre meno interessata a possedere le quattro ruote, sta ridisegnando da cima a fondo il rapporto tra produzione, uso e fine vita del suo prodotto più iconico. Il possesso dell'automobile non è più l'unico traguardo. •



©Unsplash, Sebastian Puskeiler

Batterie al piombo: quando il rifiuto rappresenta un valore

di Maria Carla Rota

©FIAMM



In questo comparto il processo di riciclo è il risultato di una lunga storia industriale. Una filiera circolare che la veneta FIAMM, tra i soci fondatori del consorzio Cobat nel 1988, contribuisce a sostenere attraverso la raccolta delle batterie esauste e l'impiego di materia prima seconda.

Nelle batterie al piombo la circolarità non è arrivata sulla spinta delle norme. Al contrario, le ha precedute, sviluppandosi insieme alla filiera industriale: la necessità di recuperare una materia prima preziosa ha trasformato spontaneamente il rifiuto in una risorsa, facendo delle batterie al piombo uno degli esempi più consolidati di filiera circolare.
A raccontare questo modello virtuoso è la storia di Fiamm Energy Technology, realtà nata nel 1942 a Montecchio Maggiore (Vicenza), attiva nella produzione e distribuzione di batterie per l'avviamento di auto, moto e veicoli commerciali e per applicazioni industriali. Nel comparto automobilistico la società, che conta nel complesso circa 1.000 dipendenti, 600 dei quali nella Business Unit Automotive, è presente sia come fornitore di primo equipaggiamento di importanti case automobilistiche sia nell'aftermarket, attraverso distributori, ricambisti e installatori.

Gianluca Spiniello



©FIAMM

Dopo oltre 80 anni di attività, questa multinazionale conserva ancora un forte legame con il territorio da cui è partita, come spiega Gianluca Spiniello, Supply Chain & Procurement Director: "Manteniamo un'identità precisa e riconosciuta, fondata su valori tradizionali, quali intraprendenza e senso di responsabilità, passione per le sfide, centralità delle persone, rispetto dell'ambiente, della società e delle comunità locali".
Nel 2017 l'ingresso nell'orbita di Hitachi Chemical, successivamente acquisita da Resonac Corporation, ha segnato una nuova fase del percorso aziendale, quale parte di un gruppo multinazionale quotato. Il piano industriale sviluppato dal management ha visto realizzare investimenti tecnologici per oltre 60 milioni di euro nell'ultimo triennio, realizzati grazie anche al supporto di Invitalia e fondi PNRR. Nel dicembre 2025 Fiamm Energy Technology è infine stata acquisita dal fondo tedesco Aurelius, che ha rilevato tutti i dipendenti e le attività aziendali aprendo un nuovo percorso di sviluppo del Gruppo.

L'evoluzione delle batterie al piombo

Se la chimica di base delle batterie al piombo-acido è una tecnologia estremamente matura, il prodotto si è però evoluto nel corso del tempo, adeguandosi alle mutate esigenze delle case automobilistiche. "Per decenni la funzione della batteria è stata quella, relativamente semplice, di fornire l'energia necessaria all'avviamento del motore, oggi invece deve accompagnare una gestione molto più complessa a bordo del veicolo, a partire dall'introduzione degli innovativi sistemi Start&Stop".
La ricerca e sviluppo si è quindi concentrata sulla capacità della batteria di sopportare più cicli, durare più a lungo e accettare rapidamente l'energia disponibile, prestando attenzione anche all'ambiente. "Dal 2008 contribuiamo attivamente alla riduzione delle emissioni di CO_2 delle auto grazie a batterie altamente performanti, come quelle a tecnologia AGM (Absorbent Glass Mat), oppure a soluzioni intermedie, come quelle a tecnologia AFB (Advanced Flooded Battery), che comunque si diversificano rispetto alle tradizionali batterie flooded".

Quando il rifiuto diventa materia prima

È soprattutto alla fine della sua vita utile, ma non solo, che la batteria al piombo mostra tutta la sua vocazione circolare: "L'accumulatore esausto non è semplicemente un rifiuto da gestire, ma può essere recuperato e trasformato nuovamente in materia prima seconda, senza perdere le caratteristiche necessarie alla produzione di nuovi accumulatori", prosegue Spiniello. "Quando le norme sulla circolarità sono arrivate nel mondo delle batterie al piombo, hanno sostanzialmente messo per iscritto quello che il settore stava già facendo, grazie a un'articolata filiera di recupero e reimmissione nel ciclo produttivo".

Il risultato è un tasso di avvio a riciclo particolarmente elevato: "Nel mondo occidentale oltre il 99% delle batterie al piombo esauste viene avviato a riciclo". Un modello in cui il valore economico della materia prima contribuisce a rendere economicamente sostenibile il riciclo. "Nel nostro comparto il rottame rappresenta un'opportunità, perché il materiale conserva un valore economico sufficiente a compensare i costi del processo". È questa una delle differenze più significative rispetto ad altre filiere, come quella delle batterie al litio, dove i processi e soprattutto la valorizzazione economica delle diverse frazioni recuperate sono ancora in fase di consolidamento. "Nel caso del piombo il sistema industriale è solido da decenni, con una filiera in cui produzione del materiale, fabbricazione delle batterie e raccolta sono strettamente interdipendenti".

Realtà talmente interconnesse per volumi che nessuna può esistere senza le altre: "Da una parte, chi produce batterie ha bisogno di una disponibilità continua di piombo secondario; dall'altra, l'industria del piombo ha nelle batterie il principale sbocco per il materiale recuperato". Poche cifre rendono bene l'idea: "A livello globale oltre la metà del piombo prodotto annualmente deriva già dal riciclo e l'80% del piombo prodotto viene destinato alla produzione di batterie".

Circolarità in ogni fase

Per Fiamm la circolarità riguarda le diverse fasi del ciclo di vita del prodotto. "Il Regolamento europeo sulle batterie prevede, a partire dal 2031, che le batterie per autoveicoli contengano almeno l'85% di piombo recuperato da rifiuti, una soglia che Fiamm dichiara alla portata dei produttori di batterie. In questo caso il nostro obiettivo non è semplicemente adeguarsi alla norma, ma verificare come aumentare ulteriormente questa quota".

Non solo: all'interno dei due centri produttivi di Avezzano (AQ) e Veronella (VR) anche i residui che si generano durante il processo produttivo vengono raccolti e avviati a riciclo, contribuendo a ridurre gli sprechi di materia.

La collaborazione con il mondo Cobat

L'azienda considera la filiera italiana del recupero un elemento necessario alla continuità della propria attività. "Per quanto possibile, cerchiamo di sostenere la filiera nazionale anche attraverso le nostre scelte di approvvigionamento, mantenendo rapporti con i diversi produttori italiani di piombo secondario".

In questa prospettiva si inserisce anche il ruolo di Fiamm nel mondo Cobat: "Siamo stati tra i soci fondatori del consorzio nel 1988 e manteniamo da sempre un ruolo attivo nella filiera della raccolta e del recupero", spiega Spiniello, che ricopre oggi il ruolo di presidente di Cobat Ripa. Una collaborazione che si traduce, per esempio, nel programma Raccolta Amica, sviluppato da Fiamm con il supporto del consorzio per incentivare la raccolta delle batterie esauste presso la propria rete di clienti. "Il nostro modello distributivo cerca di raggiungere in profondità la filiera commerciale, lavorando non solo con grandi distributori ma anche con ricambisti e piccole officine. Sono proprio questi operatori a trovarsi nel punto in cui la batteria viene sostituita e quella esausta può essere intercettata. La raccolta rappresenta così allo stesso tempo un servizio al cliente, uno strumento di fidelizzazione e sensibilizzazione e un modo per alimentare il circuito del recupero".



©FIAMM



La sfida è fare sistema

Se il comparto già si distingue per elevate percentuali di riciclo, per il futuro "la sfida non sarà tanto l'ulteriore aumento dei volumi, quanto la possibilità di ottimizzare l'intero sistema, mettendo in relazione in modo ancora più stretto produttori di piombo, produttori di batterie e operatori della raccolta, e rendendo il processo di circolarità più efficiente, efficace e snello".

Infine, un'ulteriore attenzione si potrà riservare alla tracciabilità, terreno su cui, secondo Fiamm, la tecnologia può offrire importanti possibilità di semplificazione. "Il passaggio dai vecchi formulari cartacei, che richiedevano la preparazione di più copie e il ritorno della documentazione al punto di partenza per attestare la conclusione del percorso, agli attuali sistemi digitali ha già iniziato a modificare la gestione dei rifiuti, ma c'è ancora spazio per rendere il processo più semplice e meno oneroso, mantenendo intatta la necessaria sicurezza".

Il focus si sposta così dal singolo prodotto all'organizzazione complessiva della filiera ed è questo lo spunto più interessante che arriva dalla storia delle batterie al piombo: la circolarità non dipende soltanto dalla tecnologia, né solo dalle norme che ne regolano il fine vita. Dipende dalla capacità di costruire una relazione stabile tra produzione, raccolta e riciclo, facendo convergere valore economico, continuità industriale, tracciabilità e tutela ambientale. •

L'azienda in numeri

5,5 milioni
Batterie prodotte

Oltre 1.500
Officine, elettrauto e ricambisti che si affidano in Italia ai prodotti Fiamm

Oltre 1.400
Clienti serviti nel mondo

230.000 kg al giorno
Materia prima trasformata nello stabilimento di Veronella (VR), la cui capacità produttiva è tra le più elevate d'Europa

BU Automotive

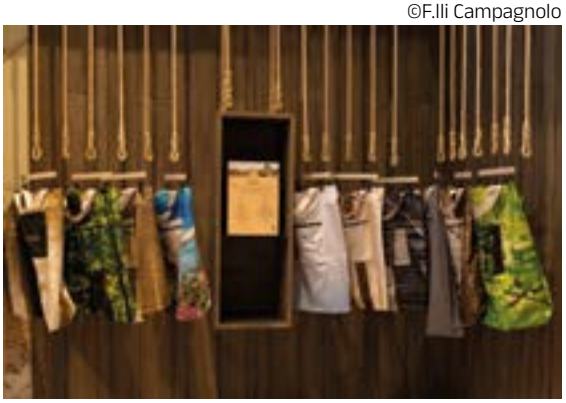
Il filo della circolarità, dalla famiglia alla strategia aziendale

di Maria Carla Rota

©F.lli Campagnolo



©F.lli Campagnolo





Il percorso di F.lli Campagnolo affonda le radici nella cultura del riuso del secondo dopoguerra: oggi si traduce in una strategia che guarda al fine vita del prodotto, in progetti di economia circolare e nel ruolo di socio fondatore di Cobat Tessile.

Negli anni '50 del secolo scorso, alla fine di ogni giornata, Maria Disegna prendeva i filati di lana non più utilizzabili e ne ricavava nuovi gomitoli multicolore. Quello che oggi è considerato un comportamento virtuoso allora era una necessità, concreta e quotidiana: nel Veneto del secondo dopoguerra non ci si poteva permettere di sprecare nulla. Lei, rimasta vedova con cinque figli in età scolare, aveva avviato dal 1948 una piccola attività di vendita al mercato di Bassano del Grappa, in provincia di Vicenza.

Così è nata F.lli Campagnolo, una delle realtà industriali più solide del tessile italiano: un gruppo da oltre 1.120 dipendenti, un fatturato consolidato di 215 milioni di euro nel 2025 e sei stabilimenti produttivi tra Italia, Tunisia e Romania, oltre a una presenza diretta in Germania, Austria, Francia, Svizzera, San Marino e Cina.

"A quasi ottant'anni di distanza, ci rendiamo conto di quanto una certa sensibilità ambientale, ma anche sociale, sia insita nel nostro Dna. Sempre mia nonna Maria, quando l'impresa è cresciuta, ogni 10 del mese chiedeva se si fosse riusciti a pagare lo stipendio a tutti i dipendenti", racconta Michela Campagnolo, amministratrice delegata del Gruppo insieme ai fratelli Fabio e Maria Pia. Sono i tre figli di Giorgio Campagnolo, attuale presidente, che l'11 agosto 2026 ha compiuto novant'anni.

La storia: un gruppo, cinque brand

È stato lui, ultimogenito di Maria Disegna, appassionato di maglieria fin da piccolo, a trasformare negli anni '80 l'impresa di famiglia in terzista per grandi aziende, e poi in un gruppo con marchi propri, fino ad arrivare a un'organizzazione integrata verticalmente, che presidia le diverse fasi della catena del valore. La sede principale è stata stabilita a Romano d'Ezzelino, sempre in provincia di Vicenza, nel cuore di un territorio che ha storicamente intrecciato manifattura, tradizione e territorio.

F.lli Campagnolo riunisce cinque brand: CMP, il più importante per volumi, specializzato nell'abbigliamento outdoor e sportivo per tutta la famiglia; Melby, dedicato al kidswear (0-16 anni) e riconosciuto nel 2024 come Marchio Storico Italiano; Maryhome, linea per il tessile casa e l'homewear nata dalla produzione del pile, tessuto su cui il Gruppo vanta un forte vantaggio competitivo grazie a una macchina di finissaggio brevettata; FC F.lli Campagnolo, il marchio originario rivolto a un target dalla fedeltà consolidata; Jeanne Baret, brand premium di sportswear al femminile ispirato alla prima donna ad aver circumnavigato il globo nel Settecento, nato per unire stile e funzionalità per una clientela contemporanea e dinamica.

La sostenibilità come percorso strutturato

Nel 2021 il Gruppo ha pubblicato il primo Report di Sostenibilità. "Abbiamo iniziato non per obbligo, ma per scelta. Volevamo strutturare e rendere trasparente quello che, in parte, già facevamo: è stata così formalizzata una serie di obiettivi, indicatori e procedure, in linea con le normative", sottolinea Giorgia Sartori, responsabile Sostenibilità del Gruppo.

Nel 2022 è stata avviata la mappatura della catena di fornitura, mentre nel 2024 l'azienda ha aggiornato l'analisi di doppia materialità agli standard ESRS ed ha costituito il Comitato Guida per la certificazione di parità di genere (UNI/PdR 125:2022), conseguita ufficialmente a febbraio 2026.

Sul fronte ambientale, il monitoraggio sistematico delle emissioni di CO_2 ha portato alla definizione di una strategia strutturata di decarbonizzazione, che include l'installazione di impianti fotovoltaici e il miglioramento dell'efficienza energetica, nell'ambito di una ristrutturazione più ampia degli stabilimenti, attualmente in fase di progettazione.

A Romano d'Ezzelino è stato realizzato un apiario aziendale, a favore della biodiversità, e sono state sviluppate aree verdi con nuove piantumazioni, mentre sull'Altopiano di Asiago è in corso un progetto di riqualificazione forestale e ripristino ambientale.

Numerose, inoltre, sono le iniziative a supporto del benessere dei dipendenti e delle loro famiglie, dal bonus nascita alla polizza vita, così come i progetti di impegno sociale a favore delle comunità locali e internazionali: nel 2024 il Gruppo ha donato oltre 10.000 capi a progetti benefici.

Socio fondatore di Cobat Tessile

Quando si parla di prodotto, sostenibilità e circolarità si avvicinano: la catena del valore non si esaurisce con la vendita, ma è un insieme di fasi interconnesse, che arrivano fino al fine vita dei capi. In questa prospettiva F.lli Campagnolo ha deciso di essere tra i soci fondatori di Cobat Tessile nel 2022. "In attesa della futura evoluzione della Responsabilità estesa del produttore, abbiamo deciso di non aspettare che il nuovo quadro regolatorio fosse pienamente definito, ma di muoverci in anticipo", riprende Michela Campagnolo. Una forma di partecipazione attiva al cambiamento: "Abbiamo costruito internamente una competenza destinata a guidare le future scelte operative e ci siamo confrontati con gli altri partner del Consorzio, interrogandoci su come produrre un capo, su quanto a lungo possa essere utilizzato, su cosa succede quando viene restituito o non viene venduto e, infine, su come gestirlo quando non è più utilizzabile".

La scommessa: riciclo textile-to-textile

Attraverso le sue attività di ricerca e sviluppo, F.lli Campagnolo guarda alla possibilità di sviluppare prodotti monomateriale, soprattutto in relazione a pile e capi tecnici in materiali sintetici: "L'idea è quella di arrivare, quando sarà tecnicamente possibile ed economicamente sostenibile, a un capo composto dallo stesso materiale in tutte le sue parti – tessuto, fodere, zip, bottoni e altri componenti – così da renderne più semplice la trasformazione, una volta conclusa la vita utile", spiega Giorgia Sartori. "Con il riciclo textile-to-textile del poliestere, l'intero capo può essere rigenerato in nuove fibre, senza dispersione. I costi attuali sono ancora elevati, ma la traiettoria tecnologica indica che quella direzione diventerà praticabile". Il Gruppo sta anche testando un pile derivato dal mais, come alternativa alle fibre sintetiche convenzionali, mentre la canapa è già presente in alcune collezioni.



Riparazione e riuso: il progetto ReLove

Nel frattempo, la durabilità resta il messaggio più diretto che il Gruppo può dare sul prodotto. Non fast fashion, non fast market, ma capi da riparare, invece di sostituirli, e riusare, dando loro una seconda vita. Questa è la mission di ReLove, il progetto a marchio CMP dedicato a promuovere modelli di consumo più responsabili, che si compone di due diverse iniziative. La prima è ReFit, che riguarda il servizio di riparazione dei capi: "Nasce per permettere ai clienti di rimandare in azienda i prodotti usati, che vengono sistemati per dare loro una nuova possibilità di utilizzo, sostituendo per esempio piccole parti usurate, come zip o bottoni, oppure rimediando a piccoli strappi".

ReStart è invece dedicata al recupero e riutilizzo di prodotti restituiti o rimasti invenduti, reimmessi



nel mercato a prezzi fortemente scontati. “Si tratta principalmente di resi da e-commerce, che non possono essere rivenduti come nuovi ma che sono in ottime condizioni”. Il progetto è tecnicamente definito e operativamente pronto, ma il suo avvio è stato rallentato da questioni fiscali e burocratiche, legate soprattutto al trasporto del capo: “È un dettaglio apparentemente amministrativo, che mostra però una delle difficoltà concrete con cui si misura la costruzione di nuovi modelli circolari: l’idea può essere semplice, mentre la sua traduzione in un processo stabile richiede di risolvere molti passaggi operativi”.

Un filo che non si è mai spezzato

L’idea di ReLove è stata ispirata anche dalla collaborazione con l’associazione “Un filo che unisce”, che nel 2017 ha avviato un laboratorio di cucito all’interno della Casa Circondariale di Vicenza, a cui F.lli Campagnolo fornisce commesse continuative per tenere sempre attivo il laboratorio. La materia prima utilizzata sono i materiali in esubero degli stabilimenti produttivi: tessuti avanzati, zip, manici, tele di lightbox fotografici dismessi. Il risultato sono borsoni, gadget, manufatti realizzati interamente con materiali di recupero interni all’azienda, senza acquistare nulla di nuovo. “Questo dimostra che la sostenibilità non è mai fatta di azioni singole: da un bisogno se ne aprono tanti altri, e da un’idea semplice ne fioriscono tante altre”, conclude Giorgia Sartori. Il percorso di F.lli Campagnolo si conferma un processo in divenire: il filo di lana della nonna Maria non si è mai spezzato. •

©F.lli Campagnolo





L’azienda in numeri

Oltre 10 milioni/anno
Capi prodotti tra produzione interna ed esterna

Oltre 50%
Produzione destinata all’export

63 + 13
Negozi diretti + franchising

80%
Distribuzione tramite wholesale

(Dati 2025)

Bici? Non si compra, si fa l'abbonamento

L'olandese Swapfiets propone il modello PaaS per la bicicletta, eliminando i costi di proprietà e manutenzione, con un approccio che punta alla mobilità urbana sostenibile e all'economia circolare.



©Swapfiets

Possedere una bicicletta significa anche occuparsi della manutenzione, delle riparazioni e dell'eventuale sostituzione in caso di furto o danneggiamento, tutti aspetti che possono essere impegnativi da gestire per gli utenti. Da questa osservazione è nata Swapfiets, scale-up fondata nel 2014 a Delft, nei Paesi Bassi, da quattro giovani studenti. L'idea di base è il modello Product as a Service (PaaS): trasformare la bicicletta da bene da acquistare a servizio da sottoscrivere.
L'abbonato paga una quota mensile fissa e riceve un mezzo a due ruote — tradizionale o elettrico — già pronto all'uso, con riparazioni illimitate incluse. Se un pro-



Swapfiets

Settore
Micromobilità

Vantaggio competitivo
Abbonamento mensile all-inclusive con riparazioni illimitate e sostituzione immediata

www.swapfiets.com

blema non può essere risolto in dieci minuti presso uno dei punti di servizio, viene sostituito. In caso di furto, sono previste forme di copertura, con condizioni che variano in base al tipo di abbonamento. Quest'ultimo si può disdire in qualsiasi momento con un mese di preavviso.

Mantenendo la proprietà delle biciclette, Swapfiets (certificata B Corp) è incentivata a massimizzarne la durata attraverso riparazioni, ricondizionamento e riutilizzo dei componenti. Un'analisi del ciclo di vita condotta sul modello Deluxe 7 ha misurato un tasso di circolarità dell'88%.

Oggi Swapfiets è presente in otto Paesi — Paesi Bassi, Germania, Belgio, Danimarca, Francia, Spagna, Austria e Regno Unito — e fa parte del gruppo olandese Pon Holdings, che ne sostiene lo sviluppo internazionale.

©Swapfiets





©Swapfiets

L’accumulo energetico diventa un servizio

La startup californiana Vista Power rende accessibili sistemi di accumulo e impianti fotovoltaici senza investimenti iniziali, con un modello che riduce i costi energetici e favorisce la transizione verso un sistema elettrico più resiliente.

L’elevato investimento iniziale rappresenta spesso uno dei principali ostacoli alla diffusione dei sistemi di accumulo energetico in aziende e grandi edifici: da questa criticità nasce Vista Power, startup fondata nel 2023 a San Francisco da Maxim Kraft, giovane imprenditore con esperienze in SpaceX e Rocket Lab, insieme a Petar Matejic e Chaitanya Kore, con l’obiettivo di rendere l’energia pulita più accessibile attraverso il modello Energy-as-a-Service (EaaS).
La società progetta, finanzia, installa e gestisce sistemi di accumulo a batteria - ed eventualmente anche impianti fotovoltaici - destinati a edifici commerciali, indu-



©Envato Elements



©Envato Elements

Vista Power

Settore
Clean energy

Vantaggio competitivo
Sistemi di accumulo e fotovoltaico senza costi iniziali, gestiti secondo il modello Energy-as-a-Service

www.vistapower.com

striali e residenziali multifamiliari. Il cliente non sostiene alcun costo iniziale: Vista Power mantiene la proprietà degli impianti e viene remunerata attraverso una quota del risparmio ottenuto in bolletta.
Il modello punta a coniugare sostenibilità ambientale e convenienza economica. L'accumulo consente di ottimizzare l'utilizzo dell'energia prodotta da fonti rinnovabili, ridurre i picchi di domanda e migliorare la resilienza energetica degli edifici. Inoltre, la diffusione di sistemi distribuiti di accumulo può alleggerire il carico sulle reti elettriche, rendendole più flessibili e capaci di integrare quote crescenti di energia rinnovabile.



Battery swapping: la mobilità elettrica sperimenta il modello del servizio

La Cina guida lo sviluppo del modello Battery-as-a-Service (BaaS), ma pure in Europa crescono le sperimentazioni. Tra i possibili vantaggi anche una gestione più efficiente del ciclo di vita delle batterie.

Uno dei principali ostacoli alla diffusione delle auto elettriche resta il tempo necessario per la ricarica. Ma cosa accadrebbe se, invece di attendere il collegamento a una colonnina, l'automobilista potesse sostituire la batteria scarica con una completamente carica e ripartire nel giro di pochi minuti? È il principio del *battery swapping*, un sistema che prevede la sostituzione automatizzata del pacco batteria all'interno di stazioni dedicate.

Alla base di questo sistema c'è il modello Battery-as-a-Service (BaaS), che applica la stessa logica del Product-as-a-Service. La batteria non viene più acquistata insieme all'automobile, ma rimane di proprietà del costruttore o di un operatore specializzato, che ne mantiene la gestione lungo tutto il suo ciclo di vita. L'utente paga invece l'accesso al servizio e può beneficiare anche di un costo iniziale più contenuto del veicolo.

Dalla Cina all'Europa

Grazie alla presenza di importanti case automobilistiche, aziende produttrici di batterie e operatori tecnologici, oggi la Cina rappresenta il principale laboratorio mondiale per questa tecnologia, entrata nelle strategie di diversi marchi di veicoli elettrici. In particolare, NIO ha sviluppato una capillare rete di stazioni automatizzate, in cui è possibile effettuare il cambio in pochi minuti grazie a impianti robotizzati, che rimuovono il pacco scarico e installano quello carico, senza intervento manuale. L'azienda ha iniziato a esportare il modello anche in Europa: la Norvegia è stato il primo mercato di riferimento, ma la rete comprende attualmente decine di stazioni anche in Germania, Paesi Bassi, Svezia e Belgio, seguendo una strategia che combina la vendita dei veicoli con lo sviluppo dell'infrastruttura energetica.

La gestione del ciclo di vita

Grazie al modello BaaS è possibile modificare e migliorare la gestione dell'intero ciclo di vita delle batterie, che rappresentano uno degli elementi più complessi e strategici dei veicoli elettrici. Il produttore può monitorarne costantemente lo stato di salute, programmare interventi di manutenzione e decidere quale sia il momento più opportuno per il suo impiego in applicazioni diverse, destinandolo a una seconda vita: quando non è più adatto all'utilizzo su un veicolo, infatti, un accumulatore può essere ancora sfruttato come sistema di accumulo stazionario per la rete elettrica o per impianti alimentati da fonti rinnovabili. La gestione centralizzata può inoltre facilitare il recupero dei materiali alla fine della vita utile, aumentando le possibilità di riciclo di elementi come litio, nichel, cobalto e manganese, in un'ottica di economia circolare.



©Envato Elements

Gli ostacoli da superare

Perché il sistema possa diffondersi, però, è necessario superare diversi ostacoli, tra cui quello, non indifferente, della compatibilità tra veicoli diversi: i costruttori hanno sviluppato nel tempo batterie con caratteristiche e architetture proprietarie, mentre una rete di swapping richiede standard condivisi. Su questo fronte si stanno muovendo alcuni grandi produttori cinesi di accumulatori, come CATL, che, tramite la sua controllata CAES, ha presentato il sistema EVOGO: un sistema modulare basato su blocchi batteria intercambiabili, pensato per favorire l'utilizzo dello swapping da parte di più marchi automobilistici.

Taiwan e il modello Gogoro

Lo stesso principio è stato applicato con successo anche a un diverso segmento della mobilità elettrica. A Taiwan, infatti, il battery swapping si è affermato nel settore degli scooter elettrici: Gogoro ha costruito una capillare rete di stazioni automatiche, attualmente circa 12.500, grazie alla quale gli utenti, pagando un abbonamento, possono sostituire le batterie scariche con accumulatori carichi in meno di un minuto. Il sistema permette all'azienda di raccogliere dati sull'utilizzo, gestire la manutenzione e organizzare il ricambio delle batterie lungo il loro ciclo di vita.

Un modello ancora da consolidare

Più che un'alternativa alla ricarica tradizionale, il battery swapping rappresenta oggi un banco di prova per nuovi modelli di gestione delle batterie. Se riuscirà a superare le sfide legate agli standard condivisi e ai costi delle infrastrutture, potrà contribuire non solo a rendere più semplice la mobilità elettrica, ma anche a gestire in modo più efficiente l'intero ciclo di vita di uno dei suoi componenti più strategici. •

Cultura

Da leggere, da vedere, da ascoltare

a cura di Giorgia Marino



L'età delle matrici

Terre rare, materie prime e dinamiche di potere

Gianluca Schinaia, Codice (2026)

Smartphone, laptop, tablet, ma anche energie rinnovabili, droni, robot. La vita quotidiana dipende oggi dagli oggetti digitali e sembra essersi trasferita in un mondo immateriale. "Ci siamo lasciati ingannare dalla narrazione a forma di nuvola che avvolge questo nuovo tempo", scrive Gianluca Schinaia. Ma in realtà "non c'è nulla di etereo e incorporeo nella rivoluzione tecnologica attuale", che poggia su tonnellate di metalli preziosi, terre rare, minerali. Le *matrici*, come le chiama Schinaia, sono le fonti materiali delle nuove tecnologie. E, andando alla ricerca di queste fonti e dei rapporti di forza che le governano, l'autore disegna la nuova mappa del pianeta.

L'autore



Gianluca Schinaia è imprenditore, giornalista e sustainability manager presso FpS Lab, di cui è co-fondatore. Scrive e ha scritto per diverse testate, tra cui Wired, Avvenire, Il Fatto Quotidiano, L'Espresso e Il Sole 24 Ore.

Da vedere

Dal Polo Sud al Polo Nord con Will Smith

National Geographic / Disney+

2026

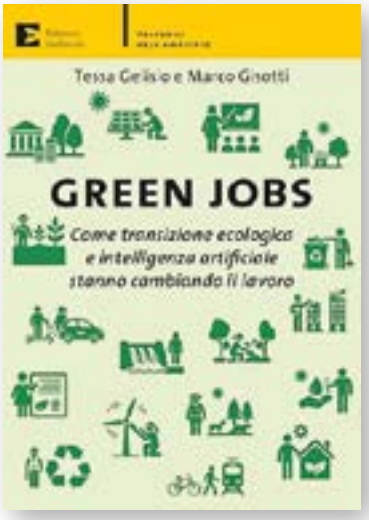
Cento giorni e 41.843 chilometri per un viaggio da Polo a Polo, attraversando alcuni dei luoghi più remoti della Terra, nei climi più estremi e con le condizioni di vita più ardue. In questo documentario-evento prodotto dal National Geographic, l'attore Will Smith si unisce a scienziati, esploratori, monaci e popolazioni indigene alla ricerca del senso profondo del rapporto uomo/ambiente.



Green Jobs

Come transizione ecologica e intelligenza artificiale stanno cambiando il lavoro

Tessa Gelisio, Marco Gisotti, Edizioni Ambiente (2026)



Sono passati quindici anni dalla prima edizione di *Green Jobs*, e oggi, arrivati al quinto volume della serie, Marco Gisotti e Tessa Gelisio si trovano a fare un bilancio dei radicali cambiamenti avvenuti in soli cinque lustri: professioni che scompaiono e altre che nascono, ma anche l'emergere di una domanda di competenze inedite e da costruire. La rivoluzione green richiede ora la capacità di stare a cavallo fra discipline diverse, gestire team multidisciplinari e giostrarsi fra dati, nuove tecnologie e intelligenza artificiale. Così, accanto alle schede delle 100 professioni su cui puntare nel prossimo futuro, gli autori danno la parola a sedici imprenditori di altrettanti settori, per restituire uno sguardo più ampio sulla complessità della trasformazione che stiamo vivendo.

Gli autori



Tessa Gelisio, presidente di forPlanet Onlus, è conduttrice e autrice televisiva, scrittrice ed esperta di sostenibilità e comunicazione ambientale.



Marco Gisotti, giornalista e autore radio e tv, è fondatore della testata Ecolavoro e direttore artistico del premio Green Drop Award dedicato alla sostenibilità nel cinema.

Da ascoltare



Il giusto clima

Elena Mordiglia e Marianna Usuelli

Radio Popolare

Ambiente, energia, clima, uso razionale delle risorse, mobilità sostenibile, transizione energetica. Con le voci di Elena Mordiglia e Marianna Usuelli (e con Lorenzo Tecleme e Gianluca Ruggieri in redazione), *Il giusto clima* racconta tutti i mercoledì le sfide locali e globali per contrastare il cambiamento climatico e ridurre la nostra impronta sul pianeta.

Verso una nuova vita.

Consorzio per la gestione degli pneumatici fuori uso

cobat TYRE



Cobat TYRE garantisce sostenibilità economica e ambientale ai Produttori e Importatori di pneumatici, assicurando una **gestione efficiente dei prodotti giunti a fine vita**. Raccoglie e ricicla pneumatici fuori uso, trasformandoli in nuove materie prime e rendendo le aziende protagoniste dell'economia circolare. Guidato da **trasparenza, efficienza e sostenibilità**, Cobat TYRE contribuisce a uno sviluppo responsabile che tutela l'ambiente e rafforza il sistema economico nazionale.

www.tyrecobat.it

Verso una nuova vita.

Per la raccolta, il trattamento
e l'avvio a recupero
di prodotti tessili giunti a fine vita.

cobat TESSILE



Cobat Tessile offre ai produttori aderenti **servizi integrati e personalizzati**, un **sistema informatico continuamente aggiornato**, in grado di tracciare il rifiuto dalla raccolta al trattamento volto al recupero, assicurando la piena trasparenza del dato e un **network capillare di impianti di trattamento** distribuiti sull'intero territorio nazionale.

www.cobattessile.it