

Auto, rivoluzione in vista per la filiera della demolizione

Il webinar promosso dall'Associazione nazionale demolitori autoveicoli (Ada)

La filiera dell'automotive è destinata a vivere una fase di profonda evoluzione, dall'elettrificazione del parco circolante alla necessità di affrontare la crisi dei semiconduttori e dei cablaggi, che ha accentuato la scarsità del prodotto auto. I cambiamenti che attraverseranno il settore automobilistico non potranno che stravolgere anche il comparto dell'autodemolizione, che già nel medio termine potrebbe vedere stravolta la propria attività. Lo ha ribadito il presidente dell'Associazione nazionale demolitori di autoveicoli (Ada), Anselmo Calò, nel corso del webinar “La crisi dell'automotive tra problemi e cambiamenti: quali prospettive per la filiera dell'Elv (End of Life Vehicles)”.

L'evento, promosso dall'associazione aderente a Unicircular, ha visto la partecipazione del direttore del dipartimento Mobilità sostenibile del Mims, Mauro Bonaretti, che ha evidenziato come “con il Fit for 55 il mercato auto si avvia in modo deciso verso una mobilità elettrica, come testimoniano anche gli ingenti investimenti messi in campo in tale direzione dalle Case automobilistiche negli ultimi anni. Si tratta” – ha spiegato – “di un processo che difficilmente potrà essere rallentato e che richiede un intenso lavoro sulle infrastrutture e sulle fonti (rinnovabili) dell'energia che sarà necessaria per caricare i veicoli elettrici. Il governo” – ha concluso – “sarà impegnato nei prossimi mesi sulle politiche industriali del paese, per accompagnarlo nel processo di transizione dei prossimi dieci anni”.

All'evento hanno preso parte anche il vicepresidente dell'Ada, Simone Pollini, che ha analizzato il mercato della demolizione in Italia, soffermandosi sui prezzi dei rottami e sul fine vita dei veicoli presso i concessionari, e il delegato Ada presso la Federazione europea associazioni demolitori (Egara), Fabrizio Giustizieri, che ha fatto il punto sullo stato dell'arte dell'End of Life Vehicles in Europa. Non sono mancati interventi sulle prospettive dell'industria italiana dell'automotive, tra veicoli elettrici, caro energia e crisi dei semiconduttori, come quello di Francesco Bonino di Stellantis NV, che ha fatto riferimento anche al Piano industriale presentato di recente dalla società ([v. Staffetta 02/03](#)). Alvisio Marzo di Techemet Srl si è invece soffermato sulle criticità insite nel passaggio alla mobilità elettrica.

L'evento è stato un'occasione per sottolineare come il processo di elettrificazione nel mercato automobilistico porterà nei prossimi anni a una rapida trasformazione. Promuovere il riciclo di grandi quantitativi di litio, cobalto e terre rare derivanti dalle vetture diventerà una priorità.

“Il settore vive oggi una situazione complessa che pone criticità e opportunità per gli operatori” – ha osservato il presidente Calò – “da una parte, il caro materie prime sta facendo lievitare anche il valore dei beni ottenuti dalle attività di demolizione, ma al contempo la scarsità di prodotto auto sul mercato sta frenando in modo significativo il

flusso dei veicoli avviati a rottamazione. Il boom del mercato dell'usato sta rallentando anche il trasferimento dei veicoli usati verso l'estero. Gli operatori attendono con grande interesse la campagna di incentivi messi in campo dall'Esecutivo per promuovere il ricambio del nostro vetusto parco circolante,” – ha concluso – “promuovendo l'uscita dal mercato dei veicoli più anziani”.

© ***Riproduzione riservata***

ROMA, 10 marzo 2022

“Elettrificazione e crisi semiconduttori stravolgono il mercato dell'autodemolizione”

Gli scenari del settore nel webinar di Ada: presenti il Mims, Anfia, Stellantis e Techemet. Primi veicoli EV nella flotta di Europ Assistance



Gli scenari del mercato per il settore dell'autodemolizione, alle prese con l'elettrificazione del parco circolante e con la crisi dei semiconduttori (e dei cablaggi), sono destinati a essere “stravolti” già nel “medio termine”. Se n'è discusso in un webinar promosso ieri dall'associazione nazionale demolitori di autoveicoli (Ada).

L'incontro, dal titolo “La crisi dell'automotive tra problemi e cambiamenti: quali prospettive per la filiera dell'Elv (End of Life Vehicles)”, è iniziato con un intervento del presidente dell'associazione, Anselmo Calò.

Subito dopo, specifica una nota, ha preso la parola il Direttore del Dipartimento Mobilità Sostenibile, Mauro Bonaretti, in rappresentanza del Mims. Bonaretti ha affermato che il pacchetto Fit for 55 ha avviato “in modo deciso” il comparto auto verso l'elettrico: un processo che “difficilmente” verrà rallentato e che richiederà “un intenso lavoro” sulle infrastrutture di ricarica e sulla produzione di Fer.

Il vicepresidente di Ada, Simone Pollini, ha analizzato l'andamento del mercato italiano dell'autodemolizione, mentre Fabrizio Giustizieri, delegato Ada presso Egara (Federazione Europea associazioni demolitori), si è occupato del quadro europeo. A seguire, Luca De Vita di Anfia si è concentrato sulle prospettive dell'industria automotive nazionale.

Francesco Bonino di Stellantis ha fatto invece riferimento al piano, presentato dalla società di Tavares [a inizio marzo](#), che punta alle zero emissioni entro il 2038. Alvise Marzo di Techemet ha poi evidenziato le criticità che comporta il passaggio alla mobilità EV.

Più in generale, i rappresentanti della filiera hanno ricordato come nei prossimi anni crescerà l'importanza dei semiconduttori nella costruzione dei veicoli (peseranno per il 20% del totale) e che altre sfide saranno poste dalla necessità di riciclare grandi quantitativi di litio, cobalto e terre rare.

Il settore, ha concluso Calò, vive una situazione “complessa” che pone “criticità e opportunità”. Da un lato infatti il caro materie prime accresce il valore dei beni demoliti, dall’altro la “scarsità di prodotto auto” riduce il numero di veicoli che vengono rottamati. Per questo, sostiene il presidente, gli operatori attendono “con grande interesse” [gli incentivi](#) previsti dal Governo per il rinnovo del parco mezzi.

Intanto, sempre sul fronte della mobilità EV, si segnala una novità proveniente da Europ Assistance. La società, che si occupa di riparare veicoli direttamente su strada, ha introdotto nella sua flotta i primi mezzi completamente elettrici al fine di ridurre le emissioni (specialmente nei centri urbani) come puntualizza un comunicato.

Il cliente, viene precisato, è messo in condizione di “ripartire subito” senza dover passare dal carro attrezzi e dalle officine. Nel dettaglio, sono quattro le vetture elettriche operative da metà gennaio (due a Milano e due a Roma): hanno già realizzato oltre 300 interventi di assistenza. Possono effettuarne fino a 70 al giorno, coprendo così il 60% del totale nelle città interessate.

A ciò si aggiunge un’ulteriore iniziativa: l’azienda ha infatti rimodulato anche la sua flotta sostitutiva (riservata a chi non può subito riusare il suo veicolo). Delle 900 auto complessive a disposizione, il 15% è Full Electric e quasi il 10% è ibrido. Percentuali, conclude la società, destinate a salire nel corso del 2022.

Il futuro della filiera ELV in un mercato in profonda mutazione

DI [REDAZIONE](#) · 10 MARZO 2022

Nel corso di un webinar promosso dall'ADA sulle prospettive della filiera ELV nel contesto della crisi che investe l'automotive, Techemet Italia ribadisce il ruolo strategico del riciclo dei catalizzatori esausti.



Fra le maggiori criticità riscontrare in Italia dagli **impianti di rottamazione**, da un recente sondaggio condotto dall'ADA – *Associazione Demolitori Autoveicoli* fra i propri associati è emerso quello della **carenza di autoveicoli da demolire** e per capire le ragioni di questa dinamica che si va ad inserire in un contesto di forte crisi che interessa tutta la filiera dell'**automotive**, l'Associazione ha organizzato, nella mattinata di martedì 8 marzo il webinar: **"La crisi dell'automotive tra problemi e cambiamenti: quali prospettive per la filiera ELV"**.

"La notevole riduzione della domanda di autovetture nuove dal 2020 in poi ha contribuito molto all'invecchiamento del parco auto circolante nazionale", ha dichiarato in apertura il Presidente ADA, **Anselmo Calò**. *"Pensavamo che con la ripresa la gente ricominciasse a sostituire la propria auto, ma questo non è avvenuto e, come operatori, vogliamo capire il perché"*.

Ad intervenire per primo, **Mauro Bonaretti** – *Dipartimento Mobilità sostenibile del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili* che ha confermato, da andamento di mercato, la chiara direzione intrapresa verso la mobilità elettrica per quanto riguarda le quattro ruote, così come per i veicoli commerciali leggeri.

In questo quadro, secondo il dirigente del MIMS, i compiti del nostro Paese si focalizzeranno per non subire gli effetti della improrogabile transizione, bensì trasformarli in opportunità e, allo stesso tempo, non derogare dagli obiettivi di riduzione delle emissioni al 2030. Quindi, servirà lavorare su più fronti: dal **potenziamento delle infrastrutture elettriche**, alla **produzione di energia**; dal **supporto al sistema industriale italiano**, al **potenziamento del mercato del lavoro e delle competenze specifiche**. Senza dimenticare che: *"è in atto un processo di ri-regionalizzazione dei mercati e sempre più diventa rilevante che le imprese produttrici si collochino in territori utili al nostro sistema industriale in un'ottica di integrazione verticale della filiera"*.

In questo senso – ha sottolineato Bonaretti – il lavoro del Governo è quello di accompagnare a livello locale un processo globale di transizione che ha un arco temporale ampio e sul quale c'è una visione di lungo periodo per la quale è necessario un confronto con tutti gli attori. Sul punto specifico delle difficoltà legate all'oggetto dell'incontro, Bonaretti ha assicurato che i nuovi incentivi alla domanda saranno connessi alla rottamazione delle auto.

Simone Pollini, vicepresidente ADA è intervenuto fornendo, dapprima una panoramica sull'andamento dei materiali derivanti dal trattamento dei veicoli, sulle quotazioni dei materiali ferrosi e metallici, sull'aumento del costo dell'energia; per concentrarsi, poi sulle complesse problematiche del settore automotive in Italia.

"La crisi dei semiconduttori ha provocato notevoli ritardi nella produzione e nella consegna di veicoli nuovi e anche se i veicoli da rottamare ci sono, perché, in parte spinti dai precedenti incentivi, venendo a mancare la domanda di veicoli nuovi è aumentata la tendenza dei consumatori verso l'usato".

"Nel settore della rottamazione – ha spiegato il vicepresidente ADA – stanno mancando i veicoli da dismettere proprio in ragione dell'aumento della vita media dei veicoli e dell'aumento dei consumi in generale per le famiglie... e, con i nuovi incentivi non è detto che la cosa cambi perché comunque sarà difficile che i vecchi veicoli vengano avviati a demolizione".

Non a caso, ha rimarcato un continuo trasferimento di veicoli usati dal Nord del Paese verso il Sud e, parallelamente, si evidenzia un calo delle esportazioni verso l'Est Europa dal momento che è più conveniente vendere l'usato in Italia.



Una panoramica di come il settore del riciclo dei veicoli a fine vita stia reagendo alla crisi dell'auto in Europa è stata fornita da **Fabrizio Giustizieri** – Delegato ADA presso **EGARA** (NdR: l'Associazione europea delle associazioni nazionali dei riciclatori automobilistici operanti in Europa).

Nel suo intervento una disamina delle novità normative concernenti l'aggiornamento, da parte della Commissione Europea della Direttiva 2000/53/Ce del Parlamento europeo e del consiglio Ue sui veicoli a fine vita: *"dopo un iter abbastanza lungo – ha spiegato Giustizieri – la Commissione Ue è indirizzata verso l'emanazione non già di una Direttiva, ma di un Regolamento che coinvolgerà anche l'omologazione dei veicoli"*.

"L'Italia ha recepito la vecchia direttiva in maniera molto severa e nei nostri centri di autodemolizione abbiamo prestazioni molto superiori di quelle dei nostri colleghi in Europa... I nostri dati sono certificati dai MUD, mentre gli altri comunicano solo percentuali stimate... In questo caso un Regolamento Ue sarebbe un vantaggio per il nostro Paese".

Un altro problema che si sta tentando di affrontare è quello legato alla radiazione dei veicoli nei singoli Stati e la registrazione successiva presso i Paesi dove questi vengono esportati: *"Non tutti i Paesi Ue hanno un sistema di registrazione come il PRA, ma non c'è un controllo su questo aspetto – ha dichiarato il delegato ADA – Quindi si sta tentando di lavorare sulle esportazioni di veicoli con criteri omogenei per tutti i paesi [...] non solo, il nuovo Regolamento terrà in considerazione il problema del depauperamento degli ELV nei Paesi dell'Europa occidentale contrapposto all'aumento delle esportazioni nei Paesi dell'Europa orientale da cui pervengono molti pezzi di ricambio destinati al mercato occidentale"*.

Accanto al problema delle esportazioni di veicoli fuori uso e del mercato grigio e non autorizzato dei ricambi, un'altra questione che sta tenendo banco fra gli operatori del settore in Europa è data dall'incertezza sulla **proprietà delle batterie elettriche** degli EV allorquando essi perverranno ai centri di autodemolizione.

"Mentre per le batterie tradizionali dei motori endotermici non ci sono problemi, per le preziose batterie elettriche dei veicoli a zero e a basse emissioni, questo non è del tutto scontato perché i

produttori potrebbero non cedere del tutto la proprietà delle batterie e su questo EGARA si sta battendo anche se potrebbe costituire un'arma a doppio taglio".

La gestione delle batterie al litio è spinosa, non solo per lo **stoccaggio**, ma anche per lo **smontaggio** (soprattutto per quanto riguarda la presenza nei veicoli di nuova generazione di più batterie al litio delle quali i produttori dovrebbero fornire adeguata informazione circa quantità e posizionamento); senza contare che le componenti **litio** e **cobalto** sono particolarmente rare e costose e le batterie stesse possono avere una seconda vita nelle applicazioni di **accumulo energetico**.

"Quello che accade nel settore dell'automotive ha sempre un riflesso anche nel comparto dell'autodemolizione" – ha ribadito **Luca De Vita** di **ANFIA**, mostrando, dal punto di vista della filiera industriale automobilistica nazionale, l'andamento della domanda in Italia.

Il nostro Paese, ha ricordato, detiene, attualmente, un parco auto circolante particolarmente vecchio: più del **58%** delle auto in circolazione ha più di **10** anni e il **56%** è in classe **Euro4**.

Se è vero che il mercato, anche nazionale, si è spostato verso le green car (ibride, elettriche) con un trend che aiuterà le Case automobilistiche a raggiungere i target richiesti: *"non è certo che al 2035 il mercato sarà in grado di assorbire tutti i veicoli non endotermici che saranno prodotti"*.

Tra l'altro, ha sottolineato, sul settore automotive grava una tempesta perfetta derivata dall'incremento del costo delle materie prime, dalla crisi dei semiconduttori, dall'aumento del costo energia, dalle incertezze legate al **Fit for 55**, dall'aumento della spesa per le famiglie, infine, dalla necessità di provvedere ad una produzione energetica nazionale possibilmente sostenibile.



Nel suo intervento, **Francesco Bonino** di **Stellantis** si è concentrato sulla presentazione degli obiettivi principali della strategia 2030 della società: dimezzare la carbon footprint; aumentare la vendita di veicoli elettrici (100% in Ue e 50% in USA); arrivare alla prima posizione nella classifica fra i competitor in relazione a customer care e customer service; raddoppiare e i ricavi e mantenere un margine superiore al 10%. Tutti questi obiettivi e gli aspetti metodologici relativi ha detto dovranno realizzarsi necessariamente in partnership con tutti gli attori della filiera, fra cui, ovviamente, gli autodemolitori.

L'ultimo intervento in programma è stato affidato ad **Alvise Marzo**, Direttore affari istituzionali di **Techemet**, leader internazionale per il **recupero di catalizzatori automobilistici e industriali** con due stabilimenti dedicati, in Italia, a **Ciriè** (Torino) e a **Guagnano** (Lecce). La sua riflessione si è inserita in un discorso più ampio legato al mercato dei veicoli elettrici: *"Il mercato dell'automotive è soffocato dalla carenza dei semiconduttori (No chip, no auto), dall'impatto delle auto elettriche, dal reskills della manodopera nelle aziende di componentistica, dalla volatilità dei prezzi delle materie prime"*.

"Lo sviluppo del mercato delle auto elettriche e delle auto a idrogeno impone a tutti enormi investimenti nel breve periodo e però, allo stesso tempo, devono procedere in parallelo altrettante"

misure di sostegno e di supporto per le imprese (...) Nella sola Europa il 75% delle vendite di EV al 2035 avrà degli effetti incredibili sul sistema industriale, ad esempio per coprire il fabbisogno europeo di batterie e garantire l'indipendenza da Paesi esteri, in Ue si dovranno costruire 24 gigafactory dedicate".

"C'è poi – ha proseguito – la questione altrettanto spinosa della produzione energetica che dovrà essere altrettanto pulita, altrimenti il gioco non funziona e quella relativa alle reazioni dell'industria automobilistica, tanto nelle catene di approvvigionamento, quanto nella filiera stessa con tutto ciò che concerne il mondo del lavoro".

"Tagli, costi, ricadute sulle imprese, saranno enormi e non considerare questi fattori sarebbe miope; senza contare tutto il capitolo concernente i danni e i rischi ambientali connessi alla produzione di batterie e al loro riciclo o le incognite circa l'effettiva riduzione delle emissioni se si analizzano tutti i costi energetici nell'intero ciclo di vita dei nuovi mezzi green".

*Nel frattempo, però, ha rimarcato, c'è tutto un *know how* già esistente in un settore strategico come quello legato al **riciclo dei catalizzatori esausti** e al **recupero dei metalli nobili contenuti** (platino e palladio soprattutto) che continueranno ad essere utilizzati ancora per parecchio tempo.*

"Al di là di quello che succederà – ha rimarcato il Direttore affari istituzionali di Techemet Italia – Nel frattempo, un dato è certo. Gli spostamenti degli italiani, oggi, avvengono ancora in macchina per il 65,3% e nel 68,9% dei casi, l'auto è uno strumento indispensabile per i pendolari. (Dati CENSIS). Inoltre, ricordiamo che il parco circolante italiano rimane il più vecchio d'Europa".

"Come Techemet abbiamo un catalogo con più di 60.000 analisi di catalizzatori automobilistici e siamo pronti a valorizzare ogni singolo pezzo... La mobilità diffusa e democratica è ancora il valore su cui si regge la nostra cara economia circolare ed è per questo che il mercato del riciclo dei catalizzatori esausti non è solo attuale è il futuro".

Elettrificazione e crisi del mercato automotive

di: [Redazione Press Italia](#)

del: 10 Marzo 2022

Il webinar promosso dall'Associazione Nazionale Demolitori Autoveicoli ha approfondito le evoluzioni che stanno attraversando il mercato dell'auto e le possibili ripercussioni per le attività di demolizione auto nei prossimi anni.



ROMA – L'elettrificazione del parco circolante, la crisi dei semiconduttori e dei cablaggi che ha accentuato la scarsità del prodotto auto, i futuri scenari del mercato e le possibili ripercussioni sul settore dell'autodemolizione, destinato a vedere stravolta la propria attività già a medio termine.

Sono stati questi i principali temi al centro del webinar dal titolo “La crisi dell’automotive tra problemi e cambiamenti: quali prospettive per la filiera dell’ELV (End of Life Vehicles)”, promosso dall’ADA – l’Associazione Nazionale Demolitori di Autoveicoli che aderisce a UNICIRCULAR.

Dopo l’introduzione del Presidente dell’Associazione Anselmo Calò che ha sottolineato come le diverse evoluzioni in corso sul mercato automotive nei prossimi anni siano destinate a stravolgere anche il business dell’autodemolizione, è intervenuto in rappresentanza del Ministero delle Infrastrutture e delle Mobilità Sostenibili Mauro Bonaretti (Direttore del Dipartimento Mobilità Sostenibile).

Bonaretti ha evidenziato come “con il FIT for 55 il mercato auto si avvia in modo deciso verso una mobilità elettrica, come testimoniano anche gli ingenti investimenti messi in campo in tale direzione dalle Case automobilistiche negli ultimi anni. Si tratta di un processo che difficilmente potrà essere rallentato e che richiede un intenso lavoro sulle infrastrutture e sulle fonti (rinnovabili) dell’energia che sarà necessaria per caricare i veicoli elettrici. Il Governo sarà impegnato nei prossimi mesi sulle politiche industriali del Paese per accompagnarlo nel processo di transizione dei prossimi 10 anni”.

All’evento hanno preso parte Simone Pollini – Vicepresidente ADA che ha analizzato il mercato della demolizione in Italia (prezzi dei rottami ed ELV presso i concessionari), Fabrizio Giustizieri – Delegato ADA presso EGARA (Federazione Europea associazioni demolitori) che ha analizzato la

situazione della filiera ELV in Europa, Luca De Vita – ANFIA con un intervento sulle prospettive dell'industria italiana dell'automotive tra veicoli elettrici, caro-energia, crisi dei semiconduttori, Francesco Bonino – Stellantis NV che ha approfondito il tema de “Il mercato degli autoveicoli in Italia nel 2022 e la filiera degli ELV” con riferimento anche al Piano industriale presentato lo scorso 1° marzo dall'AD Stellantis Tavares ed Alvisè Marzo – Techemet Srl che ha evidenziato tutte le criticità insite nel passaggio alla mobilità elettrica.

I rappresentanti del mondo auto hanno sottolineato come il processo di elettrificazione del mercato porterà nei prossimi anni a una rapida trasformazione del bene auto, il cui peso sarà composto per il 20% da semiconduttori e alla necessità di promuovere il riciclo di grandi quantitativi di litio, cobalto e terre rare, derivanti dalle vetture.

Il Presidente Calò ha osservato come: “Il settore vive oggi una situazione complessa che pone criticità e opportunità per gli operatori. Da una parte, il caro materie prime sta facendo lievitare anche il valore dei beni ottenuti dalle attività di demolizione, ma al contempo la scarsità di prodotto auto sul mercato sta frenando in modo significativo il flusso dei veicoli avviati a rottamazione. Il boom del mercato dell'usato sta rallentando anche il trasferimento dei veicoli usati verso l'estero. Gli operatori attendono con grande interesse la campagna di incentivi messi in campo dall'Esecutivo per promuovere il ricambio del nostro vetusto parco circolante, promuovendo l'uscita dal mercato dei veicoli più anziani”.



giovedì 10 marzo 2022

ELETTRIFICAZIONE E CRISI DEL MERCATO AUTOMOTIVE



L'elettrificazione del parco circolante, la crisi dei semiconduttori e dei cablaggi che ha accentuato la scarsità del prodotto auto, i futuri scenari del mercato e le possibili ripercussioni sul settore dell'autodemolizione, destinato a vedere stravolta la propria attività già a medio termine.

Sono stati questi i principali temi al centro del webinar dal titolo “**La crisi dell’automotive tra problemi e cambiamenti: quali prospettive per la filiera dell’ELV (End of Life Vehicles)**”, promosso dall’**ADA – l’Associazione Nazionale Demolitori di Autoveicoli** che aderisce a **UNICIRCULAR**.

Dopo l’introduzione del Presidente dell’Associazione **Anselmo Calò** che ha sottolineato come le diverse evoluzioni in corso sul mercato automotive nei prossimi anni siano destinate a stravolgere anche il business dell’autodemolizione, è intervenuto in rappresentanza del Ministero delle Infrastrutture e delle Mobilità Sostenibili **Mauro Bonaretti** (Direttore del Dipartimento Mobilità Sostenibile).

Bonaretti ha evidenziato come “*con il FIT for 55 il mercato auto si avvia in modo deciso verso una mobilità elettrica, come testimoniano anche gli ingenti investimenti messi in campo in tale direzione dalle Case automobilistiche negli ultimi anni. Si tratta di un processo che difficilmente potrà essere rallentato e che richiede un intenso lavoro sulle infrastrutture e sulle fonti (rinnovabili) dell’energia che sarà necessaria per caricare i veicoli elettrici. Il Governo sarà impegnato nei prossimi mesi sulle politiche industriali del Paese per accompagnarlo nel processo di transizione dei prossimi 10 anni*”.

All’evento hanno preso parte **Simone Pollini** – Vicepresidente ADA che ha analizzato il mercato della demolizione in Italia (prezzi dei rottami ed ELV presso i concessionari), **Fabrizio Giustizieri** – Delegato ADA presso EGARA (Federazione Europea associazioni demolitori) che ha analizzato la situazione della filiera ELV in Europa, **Luca De Vita** – ANFIA con un intervento sulle prospettive dell’industria italiana dell’automotive tra veicoli elettrici, caro-energia, crisi dei semiconduttori, **Francesco Bonino** – Stellantis NV che ha approfondito il tema de “*Il mercato degli autoveicoli in Italia nel 2022 e la filiera degli ELV*” con riferimento anche al Piano industriale presentato lo scorso 1° marzo dall’AD Stellantis Tavares ed **Alvise Marzo** – Techemet Srl che ha evidenziato tutte le criticità insite nel passaggio alla mobilità elettrica.

I rappresentanti del mondo auto hanno sottolineato come il processo di elettrificazione del mercato porterà nei prossimi anni a una rapida trasformazione del bene auto, il cui peso sarà composto per il 20% da semiconduttori e alla necessità di promuovere il riciclo di grandi quantitativi di litio, cobalto e terre rare, derivanti dalle vetture.

Il Presidente Calò ha osservato come: *“Il settore vive oggi una situazione complessa che pone criticità e opportunità per gli operatori. Da una parte, il caro materie prime sta facendo lievitare anche il valore dei beni ottenuti dalle attività di demolizione, ma al contempo la scarsità di prodotto auto sul mercato sta frenando in modo significativo il flusso dei veicoli avviati a rottamazione. Il boom del mercato dell’usato sta rallentando anche il trasferimento dei veicoli usati verso l’estero. Gli operatori attendono con grande interesse la campagna di incentivi messi in campo dall’Esecutivo per promuovere il ricambio del nostro vetusto parco circolante, promuovendo l’uscita dal mercato dei veicoli più anziani”*.

Elettrificazione e crisi del mercato automotive, rivoluzione in vista per la filiera dell'autodemolizione

10 Marzo 2022



L'elettrificazione del parco circolante, la crisi dei semiconduttori e dei cablaggi che ha accentuato la scarsità del prodotto auto, i futuri scenari del mercato e le possibili ripercussioni sul settore dell'autodemolizione, destinato a vedere stravolta la propria attività già a medio termine

Sono stati questi i principali temi al centro del webinar dal titolo **“La crisi dell'automotive tra problemi e cambiamenti: quali prospettive per la filiera dell'ELV (End of Life Vehicles)”**, promosso dall'**ADA – l'Associazione Nazionale Demolitori di Autoveicoli** che aderisce a UNICIRCULAR.

Dopo l'introduzione del Presidente dell'Associazione **Anselmo Calò** che ha sottolineato come le diverse evoluzioni in corso sul mercato automotive nei prossimi anni siano destinate a stravolgere anche il business dell'autodemolizione, è intervenuto in rappresentanza del Ministero delle Infrastrutture e delle Mobilità Sostenibili **Mauro Bonaretti** (Direttore del Dipartimento Mobilità Sostenibile).

Bonaretti ha evidenziato come *“con il FIT for 55 il mercato auto si avvii in modo deciso verso una mobilità elettrica, come testimoniano anche gli ingenti investimenti messi in campo in tale direzione dalle Case automobilistiche negli ultimi anni. Si tratta di un processo che difficilmente potrà essere rallentato e che richiede un intenso lavoro sulle infrastrutture e sulle fonti (rinnovabili) dell'energia che sarà necessaria per caricare i veicoli elettrici. Il Governo sarà impegnato nei prossimi mesi sulle politiche industriali del Paese per accompagnarlo nel processo di transizione dei prossimi 10 anni”*.

All'evento hanno preso parte **Simone Pollini** – Vicepresidente ADA che ha analizzato il mercato della demolizione in Italia (prezzi dei rottami ed ELV presso i concessionari), **Fabrizio Giustizieri** – Delegato ADA presso EGARA (Federazione Europea associazioni demolitori) che ha

analizzato la situazione della filiera ELV in Europa, **Luca De Vita** – ANFIA con un intervento sulle prospettive dell'industria italiana dell'automotive tra veicoli elettrici, caro-energia, crisi dei semiconduttori, **Francesco Bonino** – Stellantis NV che ha approfondito il tema de *“Il mercato degli autoveicoli in Italia nel 2022 e la filiera degli ELV”* con riferimento anche al Piano industriale presentato lo scorso 1° marzo dall'AD Stellantis Tavares ed **Alvise Marzo** – Techemet Srl che ha evidenziato tutte le criticità insite nel passaggio alla mobilità elettrica.

I rappresentanti del mondo auto hanno sottolineato come il processo di elettrificazione del mercato porterà nei prossimi anni a una rapida trasformazione del bene auto, il cui peso sarà composto per il 20% da semiconduttori e alla necessità di promuovere il riciclo di grandi quantitativi di litio, cobalto e terre rare, derivanti dalle vetture.

Il Presidente Calò ha osservato come: *“Il settore vive oggi una situazione complessa che pone criticità e opportunità per gli operatori. Da una parte, il caro materie prime sta facendo lievitare anche il valore dei beni ottenuti dalle attività di demolizione, ma al contempo la scarsità di prodotto auto sul mercato sta frenando in modo significativo il flusso dei veicoli avviati a rottamazione. Il boom del mercato dell'usato sta rallentando anche il trasferimento dei veicoli usati verso l'estero. Gli operatori attendono con grande interesse la campagna di incentivi messi in campo dall'Esecutivo per promuovere il ricambio del nostro vetusto parco circolante, promuovendo l'uscita dal mercato dei veicoli più anziani”*.

•

Elettrificazione e crisi del mercato automotive, rivoluzione in vista per gli autodemolitori

10 Marzo 2022

L'elettrificazione del parco circolante, la crisi dei semiconduttori e dei cablaggi che ha accentuato la scarsità del prodotto auto, i futuri scenari del mercato e le possibili ripercussioni sul settore dell'autodemolizione, destinato a vedere stravolta la propria attività già a medio termine.



Sono stati questi i principali temi al centro del webinar dal titolo “**La crisi dell’automotive tra problemi e cambiamenti: quali prospettive per la filiera dell’ELV (End of Life Vehicles)**”, promosso dall’**ADA – l’Associazione Nazionale Demolitori di Autoveicoli** che aderisce a **UNICIRCULAR**.

Dopo l’introduzione del Presidente dell’Associazione **Anselmo Calò** che ha sottolineato come le diverse evoluzioni in corso sul mercato automotive nei prossimi anni siano destinate a stravolgere anche il business dell’autodemolizione, è intervenuto in rappresentanza del Ministero delle Infrastrutture e delle Mobilità Sostenibili **Mauro Bonaretti** (Direttore del Dipartimento Mobilità Sostenibile).

Bonaretti ha evidenziato come “*con il FIT for 55 il mercato auto si avvii in modo deciso verso una mobilità elettrica, come testimoniano anche gli ingenti investimenti messi in campo in tale direzione dalle Case automobilistiche negli ultimi anni. Si tratta di un processo che difficilmente potrà essere rallentato e che richiede un intenso lavoro sulle infrastrutture e sulle fonti (rinnovabili) dell’energia che sarà necessaria per caricare i veicoli elettrici. Il Governo sarà impegnato nei prossimi mesi sulle politiche industriali del Paese per accompagnarlo nel processo di transizione dei prossimi 10 anni*”.

All’evento hanno preso parte **Simone Pollini** - Vicepresidente ADA che ha analizzato il mercato della demolizione in Italia (prezzi dei rottami ed ELV presso i concessionari), **Fabrizio Giustizieri** - Delegato ADA presso EGARA (Federazione Europea associazioni demolitori) che ha analizzato la situazione della filiera ELV in Europa, **Luca De Vita** - ANFIA con un intervento sulle prospettive dell’industria italiana dell’automotive tra veicoli elettrici, caro-energia, crisi dei semiconduttori, **Francesco Bonino** - Stellantis NV che ha approfondito il tema de “*Il mercato*

*degli autoveicoli in Italia nel 2022 e la filiera degli ELV” con riferimento anche al Piano industriale presentato lo scorso 1° marzo dall’AD Stellantis Tavares ed **Alvise Marzo** - Techemet Srl che ha evidenziato tutte le criticità insite nel passaggio alla mobilità elettrica.*

I rappresentanti del mondo auto hanno sottolineato come il processo di elettrificazione del mercato porterà nei prossimi anni a una rapida trasformazione del bene auto, il cui peso sarà composto per il 20% da semiconduttori e alla necessità di promuovere il riciclo di grandi quantitativi di litio, cobalto e terre rare, derivanti dalle vetture.

Il Presidente Calò ha osservato come: “Il settore vive oggi una situazione complessa che pone criticità e opportunità per gli operatori. Da una parte, il caro materie prime sta facendo lievitare anche il valore dei beni ottenuti dalle attività di demolizione, ma al contempo la scarsità di prodotto auto sul mercato sta frenando in modo significativo il flusso dei veicoli avviati a rottamazione. Il boom del mercato dell’usato sta rallentando anche il trasferimento dei veicoli usati verso l’estero. Gli operatori attendono con grande interesse la campagna di incentivi messi in campo dall’Esecutivo per promuovere il ricambio del nostro vetusto parco circolante, promuovendo l’uscita dal mercato dei veicoli più anziani”.

Il futuro della filiera ELV in un mercato in profonda mutazione

10 Marzo 2022 [032](#)

Nel corso di un webinar promosso dall'ADA sulle prospettive della filiera ELV nel contesto della crisi che investe l'automotive, Techemet Italia ribadisce il ruolo strategico del riciclo dei catalizzatori esausti

Fra le maggiori criticità riscontrare in Italia dagli **impianti di rottamazione**, da un recente sondaggio condotto dall'**ADA – Associazione Demolitori Autoveicoli** fra i propri associati è emerso quello della **carenza di autoveicoli da demolire** e per capire le ragioni di questa dinamica che si va ad inserire in un contesto di forte crisi che interessa tutta la filiera dell'**automotive**, l'Associazione ha organizzato, nella mattinata di martedì 8 marzo il webinar: **“La crisi dell'automotive tra problemi e cambiamenti: quali prospettive per la filiera ELV”**.

*“La notevole riduzione della domanda di autovetture nuove dal 2020 in poi ha contribuito molto all'invecchiamento del parco auto circolante nazionale”, ha dichiarato in apertura il Presidente ADA, **Anselmo Calò**. “Pensavamo che con la ripresa la gente ricominciasse a sostituire la propria auto, ma questo non è avvenuto e, come operatori, vogliamo capire il perché”.*

Ad intervenire per primo, **Mauro Bonaretti** – Dipartimento Mobilità sostenibile del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili che ha confermato, da andamento di mercato, la chiara direzione intrapresa verso la mobilità elettrica per quanto riguarda le quattro ruote, così come per i veicoli commerciali leggeri.

In questo quadro, secondo il dirigente del MIMS, i compiti del nostro Paese si focalizzeranno per non subire gli effetti della improrogabile transizione, bensì trasformarli in opportunità e, allo stesso tempo, non derogare dagli obiettivi di riduzione delle emissioni al 2030. Quindi, servirà lavorare su più fronti: dal **potenziamento delle infrastrutture elettriche**, alla **produzione di energia**; dal **supporto al sistema industriale italiano**, al **potenziamento del mercato del lavoro e delle competenze specifiche**. Senza dimenticare che: *“è in atto un processo di ri-regionalizzazione dei mercati e sempre più diventa rilevante che le imprese produttrici si collochino in territori utili al nostro sistema industriale in un'ottica di integrazione verticale della filiera”*.

In questo senso – ha sottolineato Bonaretti – il lavoro del Governo è quello di accompagnare a livello locale un processo globale di transizione che ha un arco temporale ampio e sul quale c'è una visione di lungo periodo per la quale è necessario un confronto con tutti gli attori.

Sul punto specifico delle difficoltà legate all'oggetto dell'incontro, Bonaretti ha assicurato che i nuovi incentivi alla domanda saranno connessi alla rottamazione delle auto.

Simone Pollini, vicepresidente ADA è intervenuto fornendo, dapprima una panoramica sull'andamento dei materiali derivanti dal trattamento dei veicoli, sulle quotazioni dei materiali ferrosi e metallici, sull'aumento del costo dell'energia; per concentrarsi, poi sulle complesse problematiche del settore automotive in Italia,

“La crisi dei semiconduttori ha provocato notevoli ritardi nella produzione e nella consegna di veicoli nuovi e anche se i veicoli da rottamare ci sono, perché, in parte spinti dai precedenti incentivi, venendo a mancare la domanda di veicoli nuovi è aumentata la tendenza dei consumatori verso l’usato”.

“Nel settore della rottamazione – ha spiegato il vicepresidente ADA – stanno mancando i veicoli da dismettere proprio in ragione dell’aumento della vita media dei veicoli e dell’aumento dei consumi in generale per le famiglie... e, con i nuovi incentivi non è detto che la cosa cambi perché comunque sarà difficile che i vecchi veicoli vengano avviati a demolizione”.

Non a caso, ha rimarcato un continuo trasferimento di veicoli usati dal Nord del Paese verso il Sud e, parallelamente, si evidenzia un calo delle esportazioni verso l’Est Europa dal momento che è più conveniente vendere l’usato in Italia.

Una panoramica di come il settore del riciclo dei veicoli a fine vita stia reagendo alla crisi dell’auto in Europa è stata fornita da **Fabrizio Giustizieri** – Delegato ADA presso **EGARA** (NdR: *l’Associazione europea delle associazioni nazionali dei riciclatori automobilistici operanti in Europa*).

Nel suo intervento una disamina delle novità normative concernenti l’aggiornamento, da parte della Commissione Europea della Direttiva 2000/53/Ce del Parlamento europeo e del consiglio Ue sui veicoli a fine vita: *“dopo un iter abbastanza lungo – ha spiegato Giustizieri – la Commissione Ue è indirizzata verso l’emanazione non già di una Direttiva, ma di un Regolamento che coinvolgerà anche l’omologazione dei veicoli”.*

“L’Italia ha recepito la vecchia direttiva in maniera molto severa e nei nostri centri di autodemolizione abbiamo prestazioni molto superiori di quelle dei nostri colleghi in Europa... I nostri dati sono certificati dai MUD, mentre gli altri comunicano solo percentuali stimate... In questo caso un Regolamento Ue sarebbe un vantaggio per il nostro Paese”.

Un altro problema che si sta tentando di affrontare è quello legato alla radiazione dei veicoli nei singoli Stati e la registrazione successiva presso i Paesi dove questi vengono esportati: *“Non tutti i Paesi Ue hanno un sistema di registrazione come il PRA, ma non c’è un controllo su questo aspetto – ha dichiarato il delegato ADA – Quindi si sta tentando di lavorare sulle esportazioni di veicoli con criteri omogenei per tutti i paesi [...] non solo, il nuovo Regolamento terrà in considerazione il problema del depauperamento degli ELV nei Paesi dell’Europa occidentale contrapposto all’aumento delle esportazioni nei Paesi dell’Europa orientale da cui pervengono molti pezzi di ricambio destinati al mercato occidentale”.*

Accanto al problema delle esportazioni di veicoli fuori uso e del mercato grigio e non autorizzato dei ricambi, un’altra questione che sta tenendo banco fra gli operatori del settore in Europa è data dall’incertezza sulla **proprietà delle batterie elettriche** degli EV allorquando essi perverranno ai centri di autodemolizione.

“Mentre per le batterie tradizionali dei motori endotermici non ci sono problemi, per le preziose batterie elettriche dei veicoli a zero e a basse emissioni, questo non è del tutto scontato perché i produttori potrebbero non cedere del tutto la proprietà delle batterie e su questo EGARA si sta battendo anche se potrebbe costituire un’arma a doppio taglio”.

La gestione delle batterie al litio è spinosa, non solo per lo **stoccaggio**, ma anche per lo **smontaggio** (soprattutto per quanto riguarda la presenza nei veicoli di nuova generazione di più batterie al litio delle quali i produttori dovrebbero fornire adeguata informazione circa quantità e posizionamento); senza contare che le componenti **litio** e **cobalto** sono particolarmente rare e costose e le batterie stesse possono avere una seconda vita nelle applicazioni di **accumulo energetico**.

“Quello che accade nel settore dell’automotive ha sempre un riflesso anche nel comparto dell’autodemolizione” – ha ribadito **Luca De Vita** di **ANFIA**, mostrando, dal punto di vista della filiera industriale automobilistica nazionale, l’andamento della domanda in Italia.

Il nostro Paese, ha ricordato, detiene, attualmente, un parco auto circolante particolarmente vecchio: più del **58%** delle auto in circolazione ha più di **10** anni e il **56%** è in classe **Euro4**.

Se è vero che il mercato, anche nazionale, si è spostato verso le green car (ibride, elettriche) con un trend che aiuterà le Case automobilistiche a raggiungere i target richiesti: *“non è certo che al 2035 il mercato sarà in grado di assorbire tutti i veicoli non endotermici che saranno prodotti”*.

Tra l’altro, ha sottolineato, sul settore automotive grava una tempesta perfetta derivata dall’incremento del costo delle materie prime, dalla crisi dei semiconduttori, dall’aumento del costo energia, dalle incertezze legate al **Fit for 55**, dall’aumento della spesa per le famiglie, infine, dalla necessità di provvedere ad una produzione energetica nazionale possibilmente sostenibile.

Nel suo intervento, **Francesco Bonino** di **Stellantis** si è concentrato sulla presentazione degli obiettivi principali della strategia 2030 della società: dimezzare la carbon footprint; aumentare la vendita di veicoli elettrici (100% in Ue e 50% in USA); arrivare alla prima posizione nella classifica fra i competitor in relazione a customer care e customer service; raddoppiare i ricavi e mantenere un margine superiore al 10%. Tutti questi obiettivi e gli aspetti metodologici relativi ha detto dovranno realizzarsi necessariamente in partnership con tutti gli attori della filiera, fra cui, ovviamente, gli autodemolitori.

L’ultimo intervento in programma è stato affidato ad **Alvise Marzo**, Direttore affari istituzionali di **Techemet**, leader internazionale per il **recupero di catalizzatori automobilistici e industriali** con due stabilimenti dedicati, in Italia, a **Ciriè** (Torino) e a **Guagnano** (Lecce).

La sua riflessione si è inserita in un discorso più ampio legato al mercato dei veicoli elettrici: *“Il mercato dell’automotive è soffocato dalla carenza dei semiconduttori (No chip, no auto), dall’impatto delle auto elettriche, dal reskills della manodopera nelle aziende di componentistica, dalla volatilità dei prezzi delle materie prime”*.

“Lo sviluppo del mercato delle auto elettriche e delle auto a idrogeno impone a tutti enormi investimenti nel breve periodo e però, allo stesso tempo, devono procedere in parallelo altrettante misure di sostegno e di supporto per le imprese (...) Nella sola Europa il 75% delle vendite di EV al 2035 avrà degli effetti incredibili sul sistema industriale, ad esempio per coprire il fabbisogno europeo di batterie e garantire l’indipendenza da Paesi esteri, in Ue si dovranno costruire 24 gigafactory dedicate”.

“C’è poi – ha proseguito – la questione altrettanto spinosa della produzione energetica che dovrà essere altrettanto pulita, altrimenti il gioco non funziona e quella relativa alle reazioni dell’industria automobilistica, tanto nelle catene di approvvigionamento, quanto nella filiera stessa con tutto ciò che concerne il mondo del lavoro”.

“Tagli, costi, ricadute sulle imprese, saranno enormi e non considerare questi fattori sarebbe miope; senza contare tutto il capitolo concernente i danni e i rischi ambientali connessi alla produzione di batterie e al loro riciclo o le incognite circa l’effettiva riduzione delle emissioni se si analizzano tutti i costi energetici nell’intero ciclo di vita dei nuovi mezzi green”.

Nel frattempo, però, ha rimarcato, c’è tutto un *know how* già esistente in un settore strategico come quello legato al **riciclo dei catalizzatori esausti** e al **recupero dei metalli nobili contenuti** (platino e palladio soprattutto) che continueranno ad essere utilizzati ancora per parecchio tempo.

“Al di là di quello che succederà – ha rimarcato il Direttore affari istituzionali di Techemet Italia – Nel frattempo, un dato è certo. Gli spostamenti degli italiani, oggi, avvengono ancora in macchina per il 65,3% e nel 68,9% dei casi, l’auto è uno strumento indispensabile per i pendolari. (Dati CENSIS). Inoltre, ricordiamo che il parco circolante italiano rimane il più vecchio d’Europa”.

“Come Techemet abbiamo un catalogo con più di 60.000 analisi di catalizzatori automobilistici e siamo pronti a valorizzare ogni singolo pezzo... La mobilità diffusa e democratica è ancora il valore su cui si regge la nostra cara economia circolare ed è per questo che il mercato del riciclo dei catalizzatori esausti non è solo attuale è il futuro”.