



**Valutazione strategica del settore dell'autodemolizione nel contesto della filiera automotive:
fattori competitivi e sviluppi futuri**

Una proposta di organizzazione della filiera

Lorella Volpato

Consigliere ADA

ANALISI STORICA DELL'INDUSTRIA DI AUTODEMOLIZIONE



Dal 1930 al 1982

Dalla nascita dei veicoli
all'emanazione della
prima norma ambientale

N° **3500** impianti (fonte: analisi diretta fonti storiche)



Dal 1982 al 2006

Dalla prima norma
ambientale al
TU 152/06

Da 3500 a **1338** impianti (dal 2001 fonte Ispra)
Perdita di più del 60% delle imprese
(Letteratura innovazione, diffusione dell'innovazione,
vantaggi da first mover, distruzione creatrice, core
competency, rendita ricardiana)



Dal 2006 al 2025

Dal TU 152/06 alla
bozza Regolamento
in discussione

Da 1338 a **1418** impianti (fonte ISPRA)
-Chiusura di impianti 'tradizionali'
-Tendenza alla **concentrazione**
-**Integrazione a valle** del settore da parte di
costruttori che interiorizzano il processo
-Ingresso di **nuovi player** più strutturati,
-Costituzione di **consorzi** e **reti tra** imprese di
autodemolizione

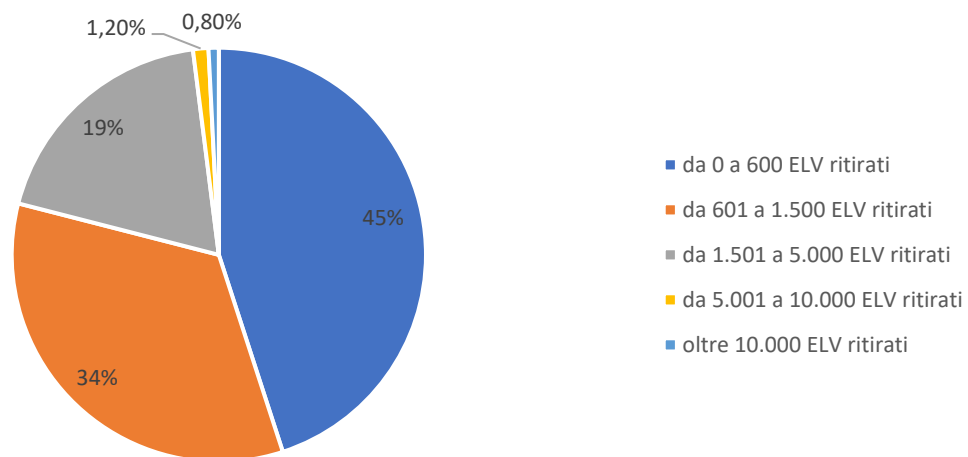
(Letteratura su distretti industriali senza territorio, CBM
RBV, KBV, DCT, GVC, GPN)

	2021		2022		2023	
	N. impianti	Quantità veicoli trattati (t/a)	N. impianti	Quantità veicoli trattati (t/a)	N. impianti	Quantità veicoli trattati (t/a)
Nord	613	638.254	616	432.391	603	405.258
Centro	217	253.090	229	181.639	226	167.505
Sud	600	512.810	603	399.909	589	398.529
ITALIA	1.430	1.404.154	1.448	1.013.939	1.418	971.292

Fonte: ISPRA

Frammentazione impianti autodemolizione in Italia 2023:

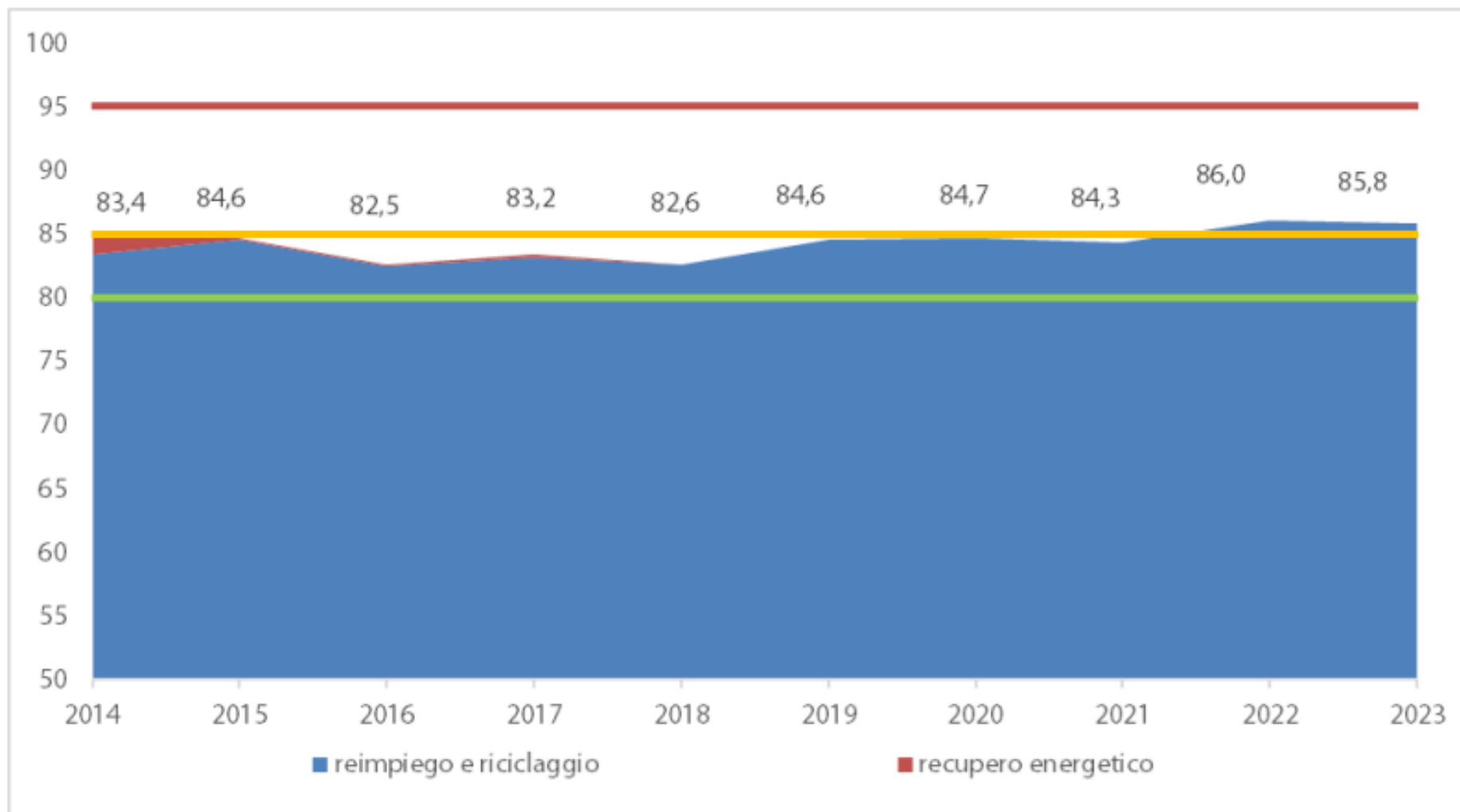
suddivisione impianti in base al n° VFU ritirati



1.703.571	Numero veicoli immatricolati
13,9	Età media della flotta
1.148.027	Cancellazioni annue
737.852	Numero certificati di rottamazione emessi
16,6	Età media dei veicoli cancellati

Fonte PRA anno 2023

Percentuale di recupero veicoli fuori uso in Italia, anni 2014-2023



80% target di reimpiego e riciclaggio al 2006.

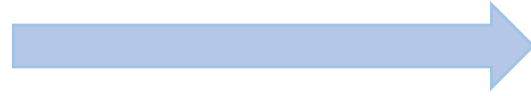
85% target di recupero totale al 2006 e di reimpiego e riciclaggio al 2015.

95% target di recupero totale al 2015.

Fonte: ISPRA

Contesto attuale

Esigenze ambientali
Pressioni sociali
Necessità economiche



Nuovo Regolamento ELV



Economia circolare avanzata
Sistema ecosostenibile

Sicurezza approvvigionamento delle risorse

Nuova architettura di
prodotto



Necessità di nuove competenze
importanza dei dati su software,
diagnostica e informazioni tecniche



Processo di riconfigurazione industriale che porterà ad un **cambiamento sistemico dell'intera architettura del settore automotive** con ridefinizione dei ruoli, delle relazioni di potere e dei modelli di creazione e cattura del valore

Il *fine vita* dei veicoli non più un punto terminale, ma un anello di ritorno, un *collo di bottiglia* ad alta complementarità e bassa mobilità (Jacobides, Knudsen e Augier, 2006)

RILEVANZA DEL SETTORE AUTODEMOLIZIONE

Da settore marginale
e residuale



Ad hub strategico
fondamentale

Chi controllerà il fine vita acquisirà un ruolo di posizione strategico per catturare valore



Il valore strategico della filiera si sposta alla fase di coordinamento e gestione dei dati.

Chi controlla la rete, i contratti e i flussi informativi acquisisce un ruolo di posizione strategico per trattenere valore



Conseguenza: **-tutti gli attori** della filiera si stanno muovendo per conquistare questo ruolo di posizione
-soggetti terzi stanno entrando nel sistema proponendosi come **intermediari** facilitatori

PROSPETTIVE FUTURE

1. Completa **integrazione a valle** dei produttori



Probabilità bassa
Settore autodemolizione assorbito
completamente

2. **Gestione EPR in forma individuale**

I produttori costruiscono individualmente reti con
autodemolitori performanti



Probabilità elevata per grossi produttori
Maggiori costi e maggiore libertà
operativa

3. **Gestione EPR in forma collettiva (PRO)**

Più case costruttrici organizzano un sistema EPR
con reti



Probabilità elevata per produttori più
piccoli
Minori costi e minore libertà operativa
Obbligo di consultazione ATF non
chiaramente normato nelle modalità

4. **Autodemolitori autonomi**

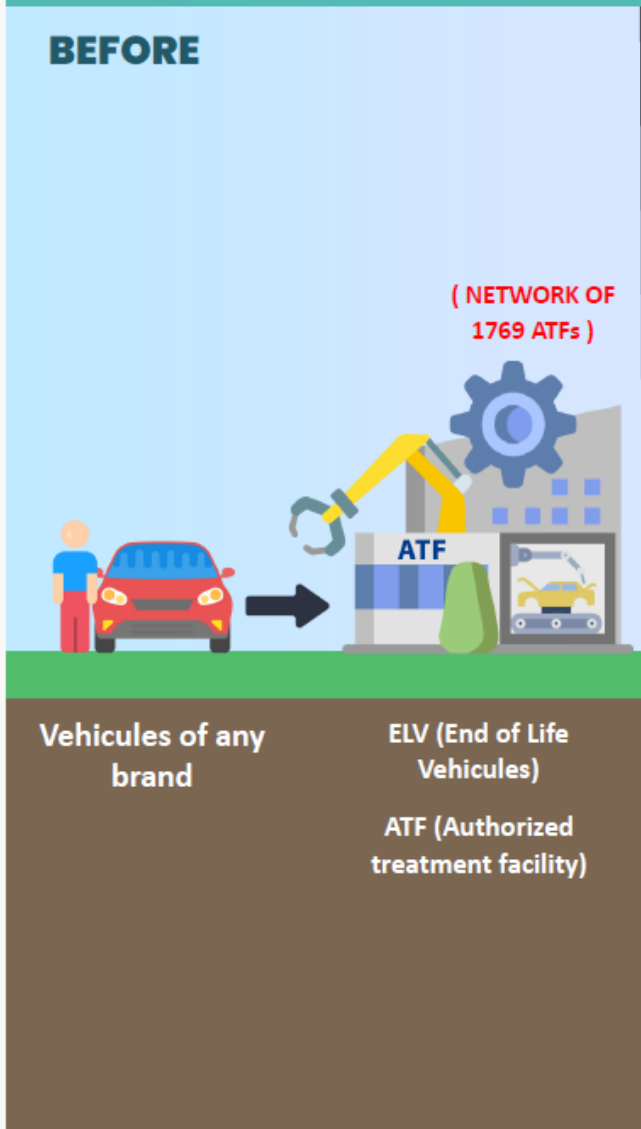


Molti impianti non entreranno nelle reti
Con minori economia di scala dovranno
concentrarsi su settori specializzati di
nicchia

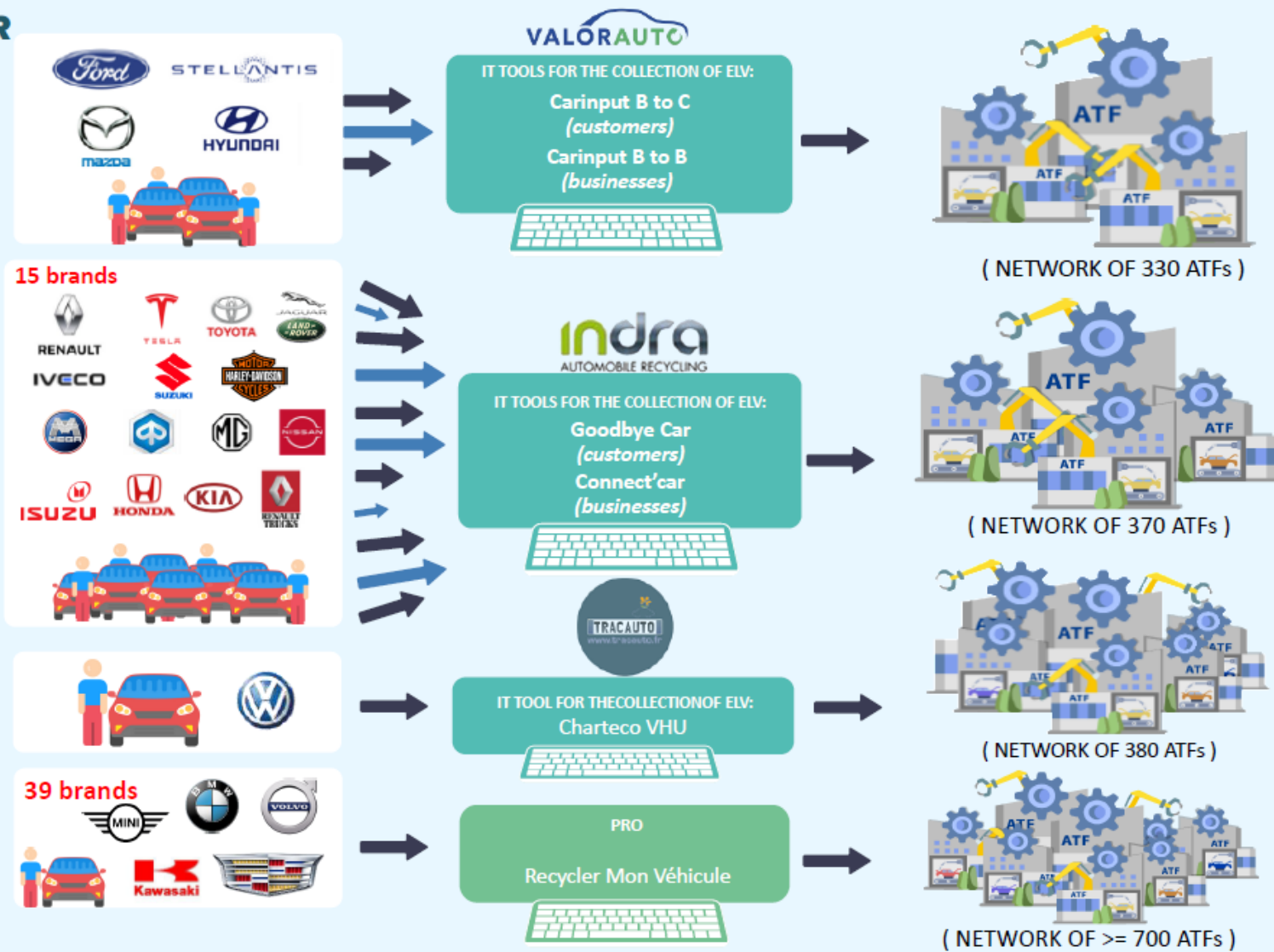
Riposizionamento in Francia 2025 Confronto tra prima e dopo nuova norma su EPR e contratto obbligatorio

ACCES NETWORK

BEFORE



AFTER



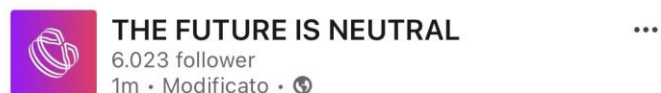
CASI CONCRETI DI RIPOSIZIONAMENTO IN ATTO IN ITALIA

STELLANTIS



Sustainera brand creato nel 2022, operativo dal 2023, **Impianto Mirafiori Torino** per trattamento ELV, rigenerazione, riuso, riciclo componenti auto

RENAULT



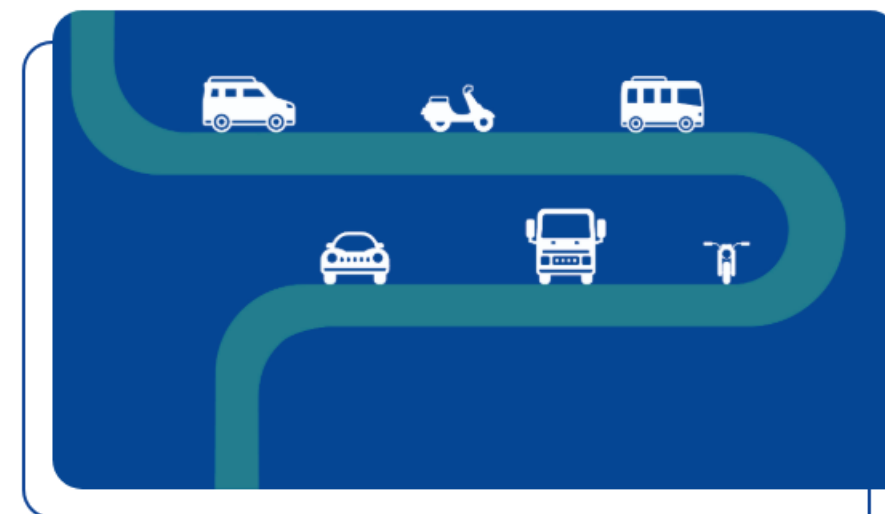
NEUTRAL announces the signing of an agreement to acquire a strategic 30% stake in **Autodemolizione Pollini**, the leading Italian player in the ... altro

Mostra traduzione



Gennaio 2026 **Renault** tramite una sua associata **acquista il 30% delle quote gruppo Pollini autodemolizioni** formato da 8 impianti e annuncia di voler formare una rete a copertura nazionale con ATF

COBAT



Maggio 2026 si costituisce **ELV Italia: il nuovo consorzio** targato Consorzi **Cobat** per la gestione dei veicoli fuori uso in chiave EPR

Organismo terzo che si inserisce nella contrattazione diretta costruttori/autodemolitori

RIPOSIZIONAMENTO STRATEGICO DEL SETTORE AUTODEMOLIZIONE



LIVELLO TECNONOGICO

- Digitalizzazione, tracciabilità e controllo certificato dei processi e dei dati
- Sistemi di smontaggio selettivo per riciclo
- Specializzazione su materiali critici e componenti ad alto valore
- Sviluppo di servizi ad alto valore aggiunto es. rigenerazione dei ricambi



LIVELLO ORGANIZZATIVO

- Contrattazione collettiva sindacale diretta per aumentare potere contrattuale
- Collaborazione diretta con frantumatori e riciclatori per certificazione obiettivi
- partnership diretta con i produttori in condizioni di non sudditanza (no intermediari)
- Consorzi o reti di PMI di autodemolizione per ridurre frammentazione
- Hub territoriali con fidelizzazione privati, aftermarket e P.A.



LIVELLO ISTITUZIONALE

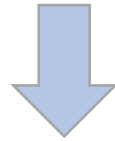
- Intervenire in Commissione europea, Ministeri nazionali, tavoli tecnici e organismi di coordinamento per partecipare ai processi di definizione degli standard e delle regole:
- Contratti tipo non discriminatori
 - Sistemi di calcolo target omogenei in Europa
 - Standard operativi non troppo impattanti per PMI
 - Regole di nomina rappresentanti ATF nei PRO

UNA VISIONE PER IL FUTURO

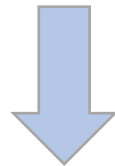
Il futuro degli autodemolitori dipenderà dalla loro capacità di riposizionarsi all'interno di un ecosistema industriale in rapida evoluzione

Il settore deve crescere in competenze, **mettere in atto le leve strategiche necessarie per proporsi ai produttori come partner affidabile e conveniente strategicamente** (capillarità, funzione sociale, Know how, specializzazione, gestione dei dati per raggiungimento target recupero)

La transizione verso l'economia circolare è **un'opportunità per rendere il settore protagonista** della rigenerazione e del recupero di materiali ed energia e quindi della sostenibilità ambientale e competitività industriale del paese, ma



è indispensabile accedere agli asset complementari (Teece, 1986; Jacobides et al, 2006; Zirpoli, 2018) e partecipare ai processi decisionali per catturare del valore



Come sostiene Adner (2017) l'ecosistema è una **configurazione di attori interdipendenti che devono coordinare** le proprie attività per creare e consegnare un valore collettivo.

Possibilità di istituire Centro di Coordinamento (facoltà delegata allo stato membro di definire un'autorità competente per il monitoraggio ai sensi art.14 nuovo Regolamento in itinere)

Grazie per l'attenzione

*Dott.ssa Lorella Volpato
Consigliere ADA*



Bibliografia

Adner, R. (2017). Ecosystem as structure: An actionable construct for strategy. *Journal of Management*, 43(1), 39–58.

Becattini, G. (2000). *Il distretto industriale*. Rosenberg & Sellier.

Gereffi, G., Humphrey, J., & Sturgeon, T. (2005). The governance of global value chains. *Review of International Political Economy*, 12(1), 78–104.

Gibbon, P., & Ponte, S. (2005). *Trading down*. Temple University Press.

Grandinetti, R. (1996). *Imprese e reti*. Carocci.

Grandori, A. (1995). *Organizzazioni e comportamenti economici*. Il Mulino.

Jacobides, M., Knudsen, T., & Augier, M. (2006). Benefiting from innovation. *Research Policy*, 35(8), 1200–1221.

Jarillo, J. (1993). *Strategic networks*. Butterworth-Heinemann.

Lieberman, M., & Montgomery, D. (1988). First-mover advantages. *Strategic Management Journal*, 9(S1), 41–58.

Lipparini, A. (1995). *Imprese e reti*. Il Mulino.

Metcalfe, J. S. (1998). *Evolutionary economics and creative destruction*. Routledge.

MIT Sloan Management Review. (2011). *Sustainability & competitive advantage*. MIT Press.

Mowery, D. C., Oxley, J. E., & Silverman, B. S. (1998). Technological overlap and interfirm cooperation: Implications for the resource-based view of the firm. *Research Policy*, 27(5), 507–523.

Nelson, R., & Winter, S. (1982). *An evolutionary theory of economic change*. Harvard University Press.

Porter, M. E. (1980). *Competitive strategy: Techniques for analyzing industries and competitors*. Free Press.

Porter, M. (1985). *Competitive advantage*. Free Press.

Prahalad, C. K., & Hamel, G. (1990). *The core competence of the corporation*. Harvard Business.

Ricardo, D. (1817). *On the principles of political economy and taxation*. London: John Murray. Review, 68(3), 79–91.

Rogers, E. M. (2003). *Diffusion of innovations* (5th ed.). Free Press.

Rullani, E. (2004). *La fabbrica dell'immateriale*. Carocci.

Schumpeter, J. (1942). *Capitalism, socialism and democracy*. Harper.

Teece, D. (1986). Profiting from technological innovation. *Research Policy*, 15(6), 285–305.

Teece, D., Pisano, G., & Shuen, A. (1997). Dynamic capabilities. *Strategic Management Journal*, 18(7), 509–533.

Zirpoli, F. (2018). *La gestione dell'innovazione nell'automotive*. Il Mulino.

Zirpoli, F., & Volpato, G. (2010). *Relazioni di filiera e potere nell'automotive*. FrancoAngeli.

Zirpoli, F. (2026) *Auto Distruzione*. Laterza. Cit. pag. 19.