

- ▶ **Dati completi su compatibilità**, chilometraggio;
- ▶ **Fotografie reali del prodotto**;
- ▶ **Disponibilità a collaborare in caso di difetti o contestazioni**;

Sappiamo che nel settore dell'usato non esiste il "perfetto", ma **vogliamo che ogni cliente si senta tutelato e tranquillo** quando acquista su Neryus. Ecco perché mettiamo al centro trasparenza, servizio e qualità della rete di fornitori."

In che modo la vostra piattaforma semplifica e velocizza il lavoro degli autoriparatori rispetto ai canali tradizionali di approvvigionamento dei ricambi? In quanto tempo avviene la consegna del ricambio all'officina dopo l'ordine?

"Rispetto ai canali tradizionali, la nostra piattaforma consente di cercare, comparare e acquistare in pochi clic, con **spedizione in 24/48 ore**. Abbattiamo i tempi morti, i giri di telefonate e le incertezze tipiche del settore. Le officine possono contare su un catalogo sempre aggiornato, con prezzi trasparenti e consegne rapide direttamente al riparatore."

Quali vantaggi ci sono per gli autoriparatori che acquistano i ricambi usati Neryus? Cosa aggiunge invece il vostro programma NERYUS PRO?

"Chi acquista su Neryus risparmia tempo e denaro, ha accesso a ricambi certificati, e può contare su un servizio clienti dedicato. Con il **programma Neryus Pro**, invece, offriamo vantaggi esclusivi:

- ▶ **sconti riservati**;
- ▶ **accesso prioritario** a nuovi arrivi;
- ▶ **gestione dedicata** degli ordini;
- ▶ **supporto tecnico personalizzato** (Assistenza telefonica con un nostro operatore pre e post vendita);
- ▶ **georeferenziazione** dell'officina su una mappa consultabile dal cliente finale;

È pensato per le officine che vogliono fare un salto di qualità anche nella gestione dei ricambi."

Come funziona la garanzia sui ricambi auto acquistati e come intervenire se il ricambio dovesse presentare difetti? Prima o dopo la sua installazione?

"Offriamo **garanzia di 24 mesi** e interveniamo prontamente in caso di problemi. La garanzia copre sia difetti evidenti che funzionali. In caso di problemi post-installazione, analizziamo il caso e proponiamo subito una soluzione: **sostituzione o rimborso**. Vogliamo che ogni cliente si senta tutelato, sempre."

Come pensate evolverà il mercato dei ricambi usati nei prossimi anni e quale sarà il ruolo di Neryus in questo scenario?

"Il mercato dei ricambi usati è **destinato a crescere per motivi economici, ambientali e normativi** come il [nuovo Regolamento Europeo ELV](#). Sempre più riparatori e privati vedono nei ricambi usati un'alternativa valida, sicura e sostenibile."

Neryus vuole essere il punto di riferimento a livello nazionale e, perché no, anche europeo. Stiamo costruendo una piattaforma che possa diventare lo standard di qualità nel mondo dei ricambi usati: veloce, affidabile e trasparente."



LE CASE AUTO E I FORNITORI SONO OBBLIGATI A RIGENERARE I RICAMBI?

L'Europa impone nuove regole sulla circolarità nell'automotive: abbiamo approfondito con **Andrea Debernardis (ANFIA)** obblighi e responsabilità di Costruttori e fornitori OE

L'automotive si prepara a una delle più profonde trasformazioni normative degli ultimi anni, che trova il suo **epicentro nella circolarità**. La **rigenerazione dei componenti automotive** diventa una leva strategica per coniugare **sostenibilità ambientale e competitività industriale**. Ma **quanto sono davvero pronte le Case auto e i fornitori OE?** Lo abbiamo chiesto in un'intervista esclusiva ad **Andrea Debernardis**, Responsabile Gruppi Componenti e Car Design & Engineering di **ANFIA**, (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica) che **ha patrocinato il 5° Aftermarket Report di SICURAUTO.it "Tech & Fintech, ricambi sostenibili e ricambio generazionale"**. Nei prossimi paragrafi approfondiamo le sfide tecnologiche, gli ostacoli economici e le prospettive normative, anche alla luce del [nuovo Regolamento europeo ELV](#) (End-of-Life Vehicles).



Andrea Debernardis
Responsabile Gruppi Componenti e Car Design & Engineering di ANFIA

Attualmente esiste in Italia o in Europa una normativa che obbliga i fornitori a rispettare una quota minima di componenti rigenerati o riutilizzati?

"No, non esiste una normativa di questo tipo. In generale, ovviamente, per essere reimmessi sul mercato, i componenti rigenerati devono rispettare gli stessi requisiti normativi omologativi e di sicurezza dei prodotti nuovi. Vigè anche l'obbligo normativo di comunicare all'utente finale che si tratta di un prodotto rigenerato. **La diffusione dei ricambi rigenerati è molto maggiore nei Paesi del Nord Europa** rispetto all'Italia, in parte per via di una sensibilità ambientale più sviluppata o comunque sviluppata più precocemente."

Quali tipologie di componenti vengono rigenerate più frequentemente e in quale percentuale rispetto alla produzione complessiva?



“La scelta dei componenti sottoposti a rigenerazione avviene secondo **due criteri principali: la fattibilità tecnica** – non tutti i prodotti, infatti, sono rigenerabili – **e il costo**. Del resto, se è vero che il processo di rigenerazione ha il vantaggio di azzerare i costi di acquisto delle materie prime, d'altra parte comporta dei **costi legati alla raccolta di rottami e carcasse** – ovvero alla cosiddetta logistica di ritorno – molto **più elevati** rispetto a quelli della logistica tradizionale, senza contare i costi di lavorazione. Il processo, infatti, prevede lo smontaggio, il disassemblaggio, la riparazione o sostituzione delle parti danneggiate e la pulizia, seguiti dal ripristino delle prestazioni originarie. Questo significa che i prodotti la cui rigenerazione è sostenibile dal punto di vista economico sono quelli dal valore unitario più elevato, che consentono di coprire i costi specificati. Tipici prodotti sottoposti a rigenerazione nel mondo auto sono **motorini avviamento e alternatori, scatole sterzo (meccaniche ed elettriche), pinze freno e turbine**. Nel mondo dei veicoli industriali, la selezione dei prodotti da sottoporre a rigenerazione è più ampia perché i singoli componenti hanno un valore unitario molto più elevato rispetto all'auto, oltre al fatto che i mezzi per il trasporto merci hanno mediamente vita più lunga. Parliamo quindi prevalentemente di motori e trasmissioni. Ad oggi, la **percentuale di ricambi rigenerati sul totale dei ricambi prodotti in Italia** è molto bassa (sicuramente **meno del 2%**) anche se è un tipo di attività che si presta

molto ad essere comunicata all'esterno per mostrare sensibilità verso un approccio circolare.”

Quali sono le principali fonti di approvvigionamento dei core per le aziende che si occupano di rigenerazione?

“In genere si tratta delle **officine**, che restituiscono parti smontate dai veicoli in riparazione e/o manutenzione e dei **demolitori**, che **sono la fonte principale** e per i quali questo tipo di attività rappresenta un interessante canale di business. Per la filiera dell'aftermarket indipendente si tratta, in ogni caso, di un'attività di raccolta piuttosto onerosa dal punto di vista economico.”

In che misura le normative ELV (End-of-Life Vehicles) e i criteri ESG stanno influenzando (o influenzeranno) le strategie di rigenerazione e circolarità?

“Mentre ad oggi le **normative ELV** toccano perlopiù il comparto dei **produttori di autoveicoli**, sicuramente, seppur gradualmente, **i criteri ESG spingeranno sempre più i produttori di componenti a estendere la vita utile dei loro prodotti** in ottica di sostenibilità e circolarità, visto che già oggi rappresentano, all'interno della filiera, l'anello più sensibile a questo tipo di tematiche – in Italia le officine non sono molto propense alla raccolta di carcasse e componenti

smontati essendo un'attività onerosa da gestire. La **Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD)**, Direttiva sulla rendicontazione societaria di sostenibilità, validata a fine 2022 dal Consiglio Europeo, coinvolge non solo le grandi aziende, ma anche i vari player del settore aftermarket automotive, tra cui **rivenditori, officine e ricambisti**. Con la proposta della Commissione europea del **Pacchetto Omnibus I**, presentata a febbraio 2025 per la semplificazione sulla sostenibilità, approvato dal Consiglio europeo ad aprile, sono state allungate di due anni le tempistiche relative agli **obblighi di comunicazione sulla sostenibilità** (obbligo al 2027). Nel frattempo, le PMI verranno incentivate sempre di più a fornire dati di sostenibilità su modelli semplici e dedicati ad un segmento di impresa piccolo, per facilitarli nelle richieste da parte delle banche e delle grandi aziende come fornitori. La spinta verso le pratiche ESG deriva anche dal fatto che questo tipo di investimenti può offrire rendimenti competitivi rispetto agli investimenti tradizionali, demolendo il mito che l'etica e il profitto non possano andare di pari passo.”

Qual è il livello di collaborazione tra fornitori e Case automobilistiche sulle politiche di economia circolare? Condividono obiettivi comuni (es. tracciabilità, qualità certificata, stock rotativi, riduzione dei costi), oppure seguono strategie differenziate?

“Può succedere che una Casa auto, seguendo le sue politiche di sostenibilità, chieda ad un fornitore di attivare

un processo di rigenerazione su alcuni componenti di uno o più modelli di vettura, più frequentemente in riferimento a componenti meccanici, essendo la rigenerazione più facile che non per i **componenti elettronici** – questi ultimi, infatti, **invecchiano in fretta, hanno vita più breve** e vincoli tecnici che rendono meno affidabile il prodotto rigenerato. Nel comparto dell'aftermarket indipendente queste iniziative sono più rare perché sono più onerose.

Mentre **le Case auto possono obbligare a costo zero la propria rete di officine a gestire la raccolta e la restituzione delle carcasse** e possono eventualmente imporre **l'impiego di alcuni componenti rigenerati**, ad esempio per le riparazioni in garanzia, un componentista indipendente non ha questa possibilità.”

Che vincoli normativi esistono in Italia o in Europa per i Costruttori di veicoli riguardo alla rigenerazione di ricambi? Fatto 100 l'immesso sul mercato, le Case auto sono tenute a reintrodurre solo una quota di materiale riciclato dai veicoli a fine vita, oppure anche una quota di componentistica rigenerata?

“Al momento non esistono vincoli normativi legati ai quantitativi di materiale riciclato dai veicoli a fine vita sul veicolo nuovo, ma si prevede che **verranno introdotti a breve**. Analogamente, la componentistica rigenerata non è soggetta a target per il momento, ma costituisce senz'altro una buona pratica a livello di circolarità e di sostenibilità ambientale.



Il Gruppo **Stellantis**, ad esempio, **offre ai clienti un'alternativa sostenibile** ai ricambi originali attraverso la gamma **SUSTAINera** dedicata a ricambi provenienti da attività di economia circolare che, nello specifico, include una vasta gamma di **ricambi rigenerati** (40 linee prodotte e più di 12.000 part number), ma anche una gamma di **ricambi riparati** (elettronici e cambi automatici), un'offerta di **ricambi originali usati** (più di 11,5 milioni di prodotti a stock) e prodotti riciclati per la manutenzione dei veicoli."

In che modo la strategia ESG si riflette sulla gestione dei ricambi rigenerati e sui programmi di economia circolare? Ci sono obiettivi misurabili già in atto o previsti a breve?

"Restando sull'esempio di Stellantis, è stato integrato nel suo business model un modello di produzione e consumo basato sull'economia circolare, dedicando una specifica Business Unit che svolge un ruolo chiave del percorso di decarbonizzazione dell'azienda e ha l'obiettivo di **apportare ricavi aggiuntivi di 2 miliardi di € all'anno a partire dal 2030** grazie alle attività di vendita di ricambi sostenibili e alle attività di riciclo.

La strategia è basata sulle 4 R: **Rigenerazione, Riparazione, Riutilizzo e Riciclo** e viene applicata su tutto il ciclo di vita della vettura a partire dalla progettazione dei veicoli, con quello che viene

definito anche **Design for Circular Economy**, ovvero la progettazione del veicolo in modo tale che vengano utilizzati materiali green e siano già integrati i principi dell'economia circolare, per facilitare la rigenerazione, riparazione, riutilizzo e riciclo dei componenti a fine ciclo vita.

Si prosegue poi con l'utilizzo della vettura e la sua manutenzione, con l'offerta SUSTAINera di ricambi rigenerati, riparati, riutilizzati e di prodotti riciclati, terminando sul fine ciclo vita della vettura con le attività di gestione e riciclo dei veicoli e materiali grazie ad un network specializzato.

Oltre al network di fornitori e partner esterni, molte



attività di economia circolare, quali la rigenerazione dei componenti, il ricondizionamento e lo smontaggio delle vetture, sono anche state in parte internalizzate presso **il primo Hub di Economia Circolare inaugurato nel 2023 a Mirafiori, Torino**, con l'intenzione di aprirne altri negli altri continenti."

Qual è la fonte principale di approvvigionamento dei componenti usati (core) per la rigenerazione da parte delle Case auto? Provenienza interna (rete autorizzata, veicoli fuori uso) o da operatori terzi?

"Al momento, sempre nel caso di Stellantis, la principale provenienza è **la rete autorizzata interna**, ma si prevede di estendere anche verso altri operatori. Presso Stellantis, all'attività di remanufacturing dei componenti si affianca anche la riparazione dei componenti provenienti dai veicoli dei clienti (repair) e lo smontaggio dei veicoli fuori uso da cui ricavare altri core per il remanufacturing oppure materiali da riciclare."

In caso le Case auto utilizzino ricambi rigenerati attraverso le loro reti, ad esempio per interventi di riparazione in garanzia o interventi di riparazione richiesti dal cliente, sono tenute a darne informativa preventiva al cliente?

"La **provenienza dei ricambi rigenerati è sempre dichiarata** ai clienti e alla rete, ai quali vengono illustrati anche i vantaggi, come la stessa performance e garanzia dei ricambi originali, il minor impatto ambientale in termini di materiali ed emissioni di CO₂ e i vantaggi in termini economici in quanto più competitivi dei ricambi originali."

