

DOCUMENTO COM(2019) 176 final – Bruxelles, 9.4.2019

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE...

relativa all’attuazione del piano d’azione strategico sulle batterie

COMMENTI DA PARTE RSE

1. PREMESSA

La relazione COM(2019) 176 fornisce una sintesi degli obiettivi e dello stato di attuazione della “European Battery Alliance” a circa un anno e mezzo dal suo annuncio da parte del Vice Presidente della Commissione Maros Sefcovic. In generale, molte delle informazioni presentate sono ben note.

Nei commenti e nelle considerazioni che seguono, relativi separatamente alla relazione stessa ed al suo allegato, ci si sofferma sugli elementi di maggior interesse, soprattutto per il nostro Paese, e/o su aspetti che presentano qualche criticità.

Al termine del documento vengono indicate a grandi linee alcune azioni che a livello istituzionale risulterebbero, a parere di RSE, opportune.

2. CONSIDERAZIONI SULLA RELAZIONE

Cap. I

Dice cose note. Importante la sottolineatura sulle materie prime critiche e la conseguente importanza data alla diversificazione delle fonti di approvvigionamento e al recupero, riuso e riciclo.

Cap. II

Quando parla di catena del valore, il documento tratta sempre l’ambito delle applicazioni (e-mobility, stazionario e industria) come fossero solo mercati di sbocco e non parti della filiera partecipi del suo sviluppo. Ciò è inutilmente riduttivo; ad esempio in Italia TERNA ed ENEL sono soggetti attivi anche nello sviluppo di nuove soluzioni e applicazioni.

È indicata come soluzione per ottenere un vantaggio competitivo la produzione con minore impronta di carbonio, ma in realtà non è evidente che in alcuni dei Paesi asiatici, attuali leader di mercato, non si seguono gli stessi indirizzi.

Si evidenzia che il link in nota 37 a p.9, riferito alla S3 platform, punta alla mappa delle regioni aderenti, aggiornata con presenza di Lombardia ed Emilia Romagna.

A p.10 sono citati i consorzi nascenti di gigafactory, ma senza riferimenti (solo Northvolt è citata in precedenza).

A p.11, parlando di “impronta di carbonio” e di norme su sicurezza, si cita uno studio JRC (nota 46) ma non si fa riferimento ai Gruppi di Lavoro nati all’interno di EBA, mirati ad entrambe le tematiche.

A pag. 14 c’è un cenno al riutilizzo (“second life”) delle batterie, ma senza indicazioni precise. Si segnala che il riutilizzo di batterie veicolari è una scelta vantaggiosa, che però necessiterebbe di un sostegno allo sviluppo della filiere e di nuove norme tecniche che assicurino un minimo di standardizzazione delle batterie veicolari, riducendo per quanto possibile le eterogeneità funzionali e geometriche fra diversi costruttori e modelli di batterie per auto.

Buona la trattazione sull’approvvigionamento materie prime, che include la difficoltà di realizzare nuove miniere in Europa per problemi di sostenibilità e questioni etiche, che peraltro dovrebbero essere vincolanti anche per l’approvvigionamento extra-UE.

Cap. III (conclusioni)

Descrive la Battery Alliance come un esempio di primaria importanza delle nuove politiche industriali europee, che agevolano progetti di comune interesse europeo nel rispetto della libera concorrenza. Si cerca quindi un equilibrio fra politiche industriali in ben precisi settori strategici, da un lato, e disciplina degli aiuti di Stato, dall’altro.

3. CONSIDERAZIONI SULL’ALLEGATO ALLA RELAZIONE

Cap. 1

è trattato il tema delle materie prime, ma è trascurata la possibilità di riutilizzo (second life) e di riciclo dei materiali.

Cap. 2:

C’è un link https://ec.europa.eu/growth/content/eu-battery-alliance-major-progress-establishing-battery-manufacturing-europe-only-one-year_en ad un documento che riassume i progetti avviati dopo il lancio della Battery Alliance. Fra questi è citata la fabbrica in costruzione in Italia da parte di FAAM (Seri). È citata inoltre la Partnership Interregionale sulle Batterie (a cui hanno aderito per l’Italia la Lombardia e l’Emilia Romagna) nell’ambito della Smart Specialisation Strategy (S3). Curiosamente, viene data per già avviata un’iniziativa guidata dalla Regione Lombardia sul riutilizzo di batterie. La realtà è che si tratta di una proposta, per ora totalmente italiana e lombarda, in risposta ad un bando regionale, in attesa di approvazione da parte della Regione. Il leader è COBAT, partecipano anche e-distribuzione, un gruppo di PMI e RSE. FCA non partecipa direttamente, in quanto non presente in Lombardia, ma sta per sottoscrivere un accordo di collaborazione con il consorzio che ha presentato la proposta per Regione Lombardia.

Sono citati gli Important Projects of Common European Interest (IPCEI), un fondamentale strumento di finanziamento per iniziative strategiche di interesse transnazionale. Il forum che coordina questi progetti ha individuato le catene del valore essenziali per l'Europa (veicoli autonomi e puliti, salute, tecnologie dell'idrogeno...), le batterie sono una di queste. Per aspirare allo status di IPCEI un progetto deve avere obiettivi di innovazione ed essere relativo alla catena del valore delle batterie, ad esempio, ma non esclusivamente, per quanto riguarda la tecnologia delle celle.

Viene poi ripreso, e trattato in modo più preciso, il tema dell'iniziativa interregionale (S3). Sono elencate le regioni aderenti all'iniziativa. Non compaiono la Lombardia e l'Emilia Romagna, presenti invece nel link sopra citato (https://ec.europa.eu/growth/content/eu-battery-alliance-major-progress-establishing-battery-manufacturing-europe-only-one-year_en). In effetti la Comunicazione della Commissione non è del tutto aggiornata, come si deduce dal fatto che parla di 22 Regioni, che allo stato attuale ci risulta siano invece 26 (vedi <http://s3platform.jrc.ec.europa.eu/batteries>).

Cap.3

A p.6 si cita: *“Un importo previsionale di 2,7 miliardi di EUR è messo a disposizione per il periodo 2018-2020 per sostenere 1 000 progetti innovativi potenziali e 3 000 premi di fattibilità”*. La spiegazione a fianco però non è coerente, in quanto cita un bando da soli 10 Milioni.

Cap. 5

Fra le varie tematiche normative è trattata anche, ma in modo piuttosto vago, la necessità di norme atte a favorire la “second life” delle batterie: *“Inoltre, la Commissione ha chiesto agli organismi europei di normalizzazione di sviluppare ulteriormente le norme europee per un riciclaggio efficiente dei rifiuti di batterie e dei rifiuti elettronici, al fine di accrescere un riciclaggio di alta qualità delle materie prime essenziali. L'iniziativa è un'azione congiunta al piano d'azione per l'economia circolare.”* Non è chiaro chi abbia in carico le norme sul riciclaggio delle materie prime.

4. AZIONI POSSIBILI

RSE desidera evidenziare l'opportunità da parte delle Istituzioni italiane di intraprendere alcune azioni, ed in particolare:

- Favorire lo scale-up di iniziative imprenditoriali nel realizzare fabbriche di batterie (es. scale-up della fabbrica FAAM in Italia nel passare dalle centinaia di MWh ai GWh)
- Favorire una proposta italiana di IPCEI sulla fabbricazione delle celle o sul riciclaggio e second use, verificando il rispetto dei requisiti essenziali (incluso il coinvolgimento di altri Stati membri)
- Intervenire presso la Commissione al fine di dare adeguata attenzione, all'interno della European Battery Alliance, alle attività (e relativi investimenti) finalizzate alla “second life”, in quanto componente importante della catena del valore delle batterie a fini di competitività e sostenibilità.