



We create chemistry

Preg.mo Presidente
Gianni Pietro Girotto
Presidente X Commissione
Senato della Repubblica
Palazzo Madama
00187 Roma

Cesano Maderno, 8 luglio 2019

Oggetto: Atto dell'Unione europea COM (2019) 176 def. – memoria di BASF Italia

Gentile Presidente Girotto,

nell'ambito dell'esame dell'Atto dell'Unione europea in oggetto - *Attuazione del piano d'azione strategico sulle batterie: creare una catena del valore strategica delle batterie in Europa* – mi pregio condividere con Lei e la Commissione da lei presieduta alcune informazioni e posizioni che, dal punto di vista della nostra Azienda, spero possano risultare utili per una più efficace e puntuale comprensione del fenomeno legato allo sviluppo dell'industria delle batterie nel mercato europeo.

La batteria è lo strumento essenziale e funzionale di un veicolo elettrico. L'utilizzo del veicolo e la relativa esperienza di guida da parte dell'utente sono due tra i principali criteri alla base dell'accettazione di questa tecnologia da parte dei consumatori; intervenire sull'efficienza delle batterie vuol dire influire anche su parametri come capacità di accelerazione e affidabilità che sono alla base della decisione di acquisto di un veicolo. Pertanto, poter garantire uno stoccaggio efficiente ed economico dell'energia elettrica sarà la chiave fondamentale per il successo commerciale delle *e-car* e la strada per renderle effettivamente accessibili ad un numero elevato di utenti.

L'industria chimica è, nel settore delle batterie per auto, il soggetto principale per la creazione di tecnologie abbinata ai materiali che possano rendere fattibile un progetto ambizioso e sostenibile nel settore della mobilità.

1. Situazione attuale e vantaggi per l'UE nella creazione di un mercato europeo

Per la competitività dell'Europa e della sua industria automobilistica è necessaria una catena strategica del valore europea nel campo delle batterie agli ioni di litio.

La creazione di una filiera legata alla creazione delle batterie, necessarie per l'alimentazione dei veicoli, abbinata ai materiali, richiederà nel breve e medio termine di ulteriori investimenti per creare una infrastruttura industriale primaria capace di poter fornire in tempi ragionevoli i produttori di autoveicoli.

Al momento, gli impianti esistenti di ricerca e sviluppo – pur avendo a disposizione *know-how* e possibilità di scalabilità delle tecnologie, non sono a nostro avviso di per sé sufficienti a garantire l'incremento della domanda che si creerà nei prossimi anni. Saranno, di conseguenza, necessari nuovi investimenti c.d. *greenfield* in questo ambito all'interno del territorio dell'Unione.

I costi di investimento *greenfield* sono tuttavia elevati e l'accesso al mercato è difficile, considerando il livello industriale dei competitor già consolidati in Asia su queste produzioni specifiche.

BASF Italia S.p.A.
Via Marconato 8
20811 Cesano Maderno (MB), Italia
Telefono +39 0362 5121
Fax +39 0362 512210
www.basf.it

Società a socio unico
Dir. e Coord. Gruppo BASF

Sede legale
Via Marconato 8
20811 Cesano Maderno (MB), Italia

Cap. Soc. Euro 100.000.000
Reg. Imp. MB 00717180152
R.E.A. MB 349252
Cod. mecc. MB 001324
Codice Fiscale 00717180152
Partita IVA IT00688460963



We create chemistry

Secondo il quadro normativo in essere a livello UE, eventuali sussidi per una linea di produzione/sito produttivo possono essere concessi solo nel quadro di un progetto IPCEI (*Important Projects of Common European Interest*). Al momento, secondo le dichiarazioni manifestate, 11 Stati Membri (tra i quali Francia, Germania, Belgio, Finlandia, Italia, Polonia, Svezia ed altri) hanno mostrato una decisa volontà di sostenere una catena del valore europea per le celle delle batterie. In questo contesto, anche la Commissione UE ha espresso vivamente il suo supporto con plurime dichiarazioni.

La volontà politica espressa da un numero di Stati membri e dalla Commissione stessa è – a nostro avviso – un'opportunità unica per cominciare a creare una catena del valore europea per le batterie e per diventare una parte importante di essa a livello continentale.

2. Introduzione sullo stato dell'arte, esigenze dell'Europa, e approccio alla sostenibilità di BASF. Produzione di CAM e riciclo delle batterie a fine vita.

Per rendere il quadro sopradescritto sostenibile e competitivo, riteniamo che in Europa sia necessaria una catena dell'offerta locale, che comprenda non solo i produttori di celle, i quali stanno già investendo, ma anche i materiali per le batterie. Questo secondo punto è a nostro avviso importante, per evitare la dipendenza dalle importazioni da paesi terzi, e anche per garantire in modo continuativo una fornitura affidabile di materie prime legata da fattori di prezzo ed allocazione.

Un fattore chiave è **assicurare la disponibilità fisica dei materiali per batterie** al fine di garantire una produzione di celle su base europea, con un'impronta caratterizzata da elevata sostenibilità.

BASF, nel suo ruolo di produttore leader di Materiali Attivi Catodici (CAM) ha contribuito in modo decisivo a spingere verso l'innovazione e promuove la sostenibilità nell'arco dell'intera catena del valore. I materiali catodici contribuiscono fortemente a soddisfare i target del settore, in termini di autonomia, velocità di ricarica, sicurezza e costi. BASF possiede già un portafoglio di prodotti altamente innovativo per affrontare le sfide dell'industria (NCA – Nickel, Cobalto, Alluminio con contenuto elevato di Nickel e NCM – Nickel, Manganese, Cobalto) ed è impegnata a promuovere la crescita nel lungo periodo della *e-mobility*; con questo spirito, l'azienda ha annunciato la propria intenzione di definire un impegno per la produzione locale nel territorio UE, principalmente attraverso la fornitura di materie prime reperite sul posto.

Tale investimento iniziale di BASF avrà un impatto sulla produzione di circa 300-400 mila automobili (stime). Tali numeri, seppur molto significativi allo stato, sono tuttavia da considerarsi un primo passo nell'UE, dal momento che si prevede per il 2025 una domanda di 500 mila auto elettriche nella sola Germania (Fonte: Piattaforma Nazionale per la Mobilità Elettrica, NPE).

BASF ha annunciato i propri piani per un investimento iniziale in Finlandia. La disponibilità locale di materie prime e la presenza di fonti di energia idroelettrica rinnovabile sono stati dei fattori chiave per la scelta del sito. Una disponibilità garantita di materie prime, unita ad un'impronta di CO2 molto bassa, sono requisiti sempre più importanti per i produttori di celle e i produttori di apparecchiature originali (OEM).

L'impegno attuale è concentrato sull'avvio della produzione pilota di CAM. Il riciclaggio delle batterie diventerà comunque anch'esso un argomento sempre più determinante a sostegno degli obiettivi degli OEM e costituirà una fonte secondaria di materie prime; in questo contesto l'azienda è leader nel riciclo di catalizzatori del settore automotive ed è impegnata nel supporto del riciclaggio delle batterie. Anche in questo campo stiamo assumendo un ruolo di leader nell'innovazione e siamo nelle prime fasi di sviluppo di nuovi processi per favorire il riciclo di Ni, Co e Li dalle batterie alla fine del loro ciclo di vita. Ciò non solo favorirà la sostenibilità in termini di impronta ambientale e di risorse naturali, ma costituirà anche una fonte di materie prime locale.

3. Il trade-off degli investimenti e questioni globali di sostenibilità:

La fornitura di materiali per batterie da fonti europee è una sfida, sia in termini di *time-to-market* che costi degli investimenti.

I materiali per batterie sono uno dei prodotti chimici a maggiore intensità di capitale necessario per la partenza di produzioni integrate con la filiera automotive. BASF intende muoversi in questo mercato con investimenti elevati; tuttavia non è nelle condizioni di poterlo fare in modo autonomo.

Le difficoltà iniziali sono notevoli e si sostanziano in:

- bisogno di recuperare il divario di esperienza che esiste oggi in particolare tra l'Estremo Oriente e l'Europa;
- la mancanza di effetti di scala;
- investimenti di espansione/*brownfield* presso gli impianti di produzione esistenti fuori dall'UE e costi di investimento specifici molto più bassi, soprattutto in Asia.

Alcuni paesi dell'Unione, come la Finlandia e la Germania, offrono vantaggi in termini di sostenibilità ma anche degli svantaggi significativi in termini di costi, anche rispetto ad altri paesi UE (manodopera, imposte). La concorrenza si fonda anche su questo aspetto: le società asiatiche, difatti, hanno potuto godere di agevolazioni economiche e fiscali a livello locale, unite a strutture dei costi più basse e a legislazioni in tema di ambiente, sicurezza e salute meno stringenti rispetto a quelle dell'Unione europea.

Per la strada ancora da percorrere si renderà dunque necessario un sostegno (agevolazioni per gli investimenti, agevolazioni fiscali, contenuto locale, mantenimento delle tariffe commerciali all'interno del quadro WTO) e, soprattutto, una posizione in merito standard globali per Salute, Ambiente e Sicurezza nella produzione di tali supporti.

Il supporto generale all'ingresso sul mercato dei materiali per batterie europei deve avere la priorità assoluta per la creazione di una catena del valore fiorente nel settore delle batterie. Nel lungo periodo vediamo l'attenzione costante verso l'innovazione, gli effetti di scala e un aumento della curva dell'esperienza come fattori chiave che assicureranno la competitività di una base di produzione europea.

Nel breve-medio periodo restano inoltre importanti le agevolazioni fiscali e il mantenimento delle tariffe per le importazioni da paesi non FTA (accordi di libero scambio con l'UE). L'UE dovrebbe, a nostro avviso, promuovere presso i paesi asiatici l'innalzamento dei propri standard per Ambiente, Salute e Sicurezza e riequilibrare la competizione anche su questo punto, per noi imprescindibile all'interno dei nostri siti produttivi in tutto il mondo.

Da ultimo, il tema delle potenziali riduzioni tariffarie alle importazioni rimane di cruciale importanza nel tema dell'approvvigionamento delle materie prime.

Va sempre tenuto conto, nel panorama globale in cui si inseriscono tali investimenti, anche del rischio geopolitico dei paesi fornitori delle materie prime al momento irrinunciabili per l'industria delle batterie.

Fino a quando non ci sarà una sufficiente disponibilità di materie prime da fonti europee, le sanzioni o i dazi maggiorati contro il cobalto e il nickel della Russia potrebbero mettere a rischio la fornitura di cobalto di BASF non proveniente dal Congo e, di conseguenza, la sua competitività.



We create chemistry

4. Comunicazione ed iniziative di sostenibilità

La promozione della mobilità elettrica (che, è bene ricordarlo, è secondo noi complementare e non sostitutiva ai veicoli conformi agli standard di emissioni attualmente in vigore) è da BASF accompagnata anche attraverso mezzi di comunicazione ed iniziative che coinvolgono in particolare le fasce giovani della popolazione.

Negli scorsi mesi, è stato lanciato un progetto a livello globale con l'obiettivo di realizzare un prototipo di vettura con una batteria di dimensioni dimezzate e tempo di ricarica pari a 15 minuti. Questo nuovo modello di auto elettrica, che dovrebbe essere pronto entro il 2025, sarà anche dotata di una "notevole autonomia di guida" che raddoppierà da 300 a 600 chilometri con una singola carica rispetto alla media attuale.

Nel frattempo, per "evidenziare il vantaggio offerto dalle batterie per auto ricaricabili in 15 minuti", abbiamo altresì lanciato un *contest* per realizzare un cortometraggio sugli effetti positivi della possibilità di caricare il veicolo in un quarto d'ora. Ai tre vincitori sono stati assegnati i fondi necessari per produrre i film.

BASF ed io personalmente siamo a disposizione della Commissione per gli eventuali approfondimenti dei quali possiate avere bisogno.

Con l'espressione dei nostri migliori saluti,

BASF Italia S.p.A.

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Andreas Riehemann".

Andreas Riehemann
Presidente e Amministratore Delegato

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Maurizio David Sberna".

Maurizio David Sberna
Head of Communications and Government Relations - Italy