

SENATO DELLA REPUBBLICA

XVIII LEGISLATURA

Doc. XVIII
n. 16

RISOLUZIONE DELLA 10^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Industria, commercio, turismo)

(Relatore GIROTTO)

approvata nella seduta antimeridiana del 1° agosto 2019

SULLA

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO, AL CONSIGLIO, AL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE EUROPEO, AL COMITATO DELLE REGIONI E ALLA BANCA EUROPEA PER GLI INVESTIMENTI RELATIVA ALL'ATTUAZIONE DEL PIANO D'AZIONE STRATEGICO SULLE BATTERIE: CREARE UNA CATENA DEL VALORE STRATEGICA DELLE BATTERIE IN EUROPA (COM(2019) 176 DEFINITIVO)

ai sensi dell'articolo 144, commi 1 e 6, del Regolamento

Comunicata alla Presidenza il 6 agosto 2019

La Commissione,

esaminato, ai sensi dell'articolo 144, commi 1 e 6, del Regolamento, l'atto dell'Unione europea COM(2019) 176 definitivo, contenente la relazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo, al Comitato delle Regioni e alla Banca europea per gli investimenti, relativa all'attuazione del piano d'azione strategico sulle batterie: creare una catena del valore strategica delle batterie in Europa,

valutati gli elementi acquisiti in seguito alla trasmissione dei documenti in esito all'istruttoria,

premessi che:

l'orientamento strategico adottato dalla Commissione nel settore delle batterie contribuisce a garantire la realizzazione simultanea e coordinata di progressi in una serie di questioni collegate tra loro quali, ad esempio, gli sviluppi riguardanti i veicoli interconnessi e automatizzati, lo stoccaggio energetico, la diffusione delle infrastrutture, l'interoperabilità a misura di consumatore, il reperimento delle materie prime, il commercio e gli investimenti, nonché le ricadute occupazionali e le competenze della forza lavoro. Tale tipo di approccio sta inoltre incentivando i principali soggetti – sia pubblici che privati, a livello europeo, nazionale e regionale – a collaborare in modo più efficace per il raggiungimento degli obiettivi;

l'atto COM(2019) 176 definitivo contiene le valutazioni della Commissione europea sullo stato di attuazione del piano strategico sulle batterie, la cui domanda subirà un rapido aumento nei prossimi anni, rendendo questo mercato sempre più determinante a livello mondiale, anche nella creazione di posti di lavoro. In particolare, la Commissione ritiene che le batterie e la profonda trasformazione tecnologica ad esse connessa:

– rappresentino una catena del valore strategica, in cui l'Unione europea deve accrescere investimenti e innovazione nell'ambito di una strategia di politica industriale rafforzata;

– offrano un'opportunità concreta al fine di creare posti di lavoro di elevato valore;

le attività produttive impegnate nella filiera della *green energy* sono chiamate a svolgere un ruolo di fondamentale importanza, quali catalizzatori e motori del cambiamento, realizzando un modello di transizione energetica che coniughi l'innovazione tecnologica e il rispetto dell'ambiente, con i benefici occupazionali, economici, di salute e ambientali conseguenti;

l'elettrificazione costituisce una delle principali vie da percorrere per raggiungere la neutralità climatica. A tal fine, le batterie risultano essere un tassello fondamentale, tanto per il loro ruolo nella stabilizzazione della rete elettrica e lo sviluppo di alternative di mobilità pulite, quanto per le conseguenze sull'impianto produttivo e sul lavoro che tale ruolo comporta;

in materia di «Autoconsumo da fonti rinnovabili», in esito all'approfondita istruttoria condotta sull'affare assegnato n. 59 sul sostegno alle attività produttive mediante l'impiego di sistemi di generazione, accumulo e autoconsumo di energia elettrica, la Commissione stessa ha approvato all'unanimità la risoluzione con la quale ha impegnato il Governo, tra l'altro, a istituire, secondo quanto indicato dalla direttiva (UE) 2018/2001, un quadro favorevole alla promozione e all'agevolazione dello sviluppo dell'autoconsumo di energia rinnovabile, nell'ottica del quale lo sviluppo di una filiera europea e italiana delle batterie risulta centrale (Doc. XXIV, n. 6);

la Corte dei conti europea, nel proprio documento di riflessione di aprile 2019, nell'indicare una serie di sfide che attendono l'Unione europea e gli Stati membri rispetto al tema dello stoccaggio di energia, ha evidenziato che dal 2018 al 2021 lo sviluppo previsto della capacità di produzione di batterie agli ioni di litio risulta più che doppio, dai 147 GWh/anno del 2018 ai 381 GWh/anno del 2021. Nonostante le politiche messe in campo dall'Unione europea, al fine di aumentare la percentuale di produzione riferibile all'Unione europea, pari al 3 per cento nel 2018, questa salirà solamente fino al 5 per cento, mostrando, dunque, la necessità di un impegno ancora maggiore sullo sviluppo di tale filiera produttiva;

il Comitato economico e sociale europeo (CESE), nel commentare l'atto dell'Unione europea, oltre a rinnovare il proprio sostegno al piano d'azione sulle batterie elaborato dalla Commissione europea, ha sottolineato la necessità di un rafforzamento dello stesso e una sua attuazione nel minor tempo possibile, anche per scongiurare il rischio del trasferimento degli stabilimenti di produzione delle case automobilistiche in luoghi più vicini a quelli di produzione delle batterie;

considerato che:

attualmente, come sopra ricordato, la quota europea della produzione mondiale di celle per batterie si attesta solamente al 3 per cento, rispetto alla percentuale prodotta in Asia, che supera l'85 per cento;

l'Italia possiede una lunga tradizione industriale rispetto alla filiera della produzione di accumuli di energia ed è pertanto caratterizzata dalla presenza di forza lavoro di alto profilo, seppur specializzata, in particolare, nella tecnologia a piombo;

lo sviluppo di tale filiera, con specifico riferimento alle batterie di nuova generazione, è una priorità per il nostro Paese, in linea con quella dell'Unione europea. Risulta, pertanto, centrale l'impegno di realtà pubbliche e private nell'ambito dei Progetti importanti di interesse comune europeo (IPCEI) dedicati allo sviluppo di tale settore e, in particolare, a so-

stenere una catena di valore europea per le celle, come ricordato dal Ministero dello sviluppo economico durante l'incontro di fine aprile della *European Battery Alliance*, il quale, a febbraio 2019, ha aperto una manifestazione di interesse rispetto a un IPCEI relativo alle batterie;

simili impegni devono tuttavia vedere una partecipazione ancora più massiccia di realtà pubbliche e private, al fine di non sottovalutare l'importanza che, in tale contesto, acquisisce l'intervento dell'intero sistema Paese, con i suoi settori produttivi e le sue esperienze;

considerato altresì che:

simili sforzi devono focalizzarsi in particolare su ricerca e innovazione, ponendo particolare attenzione alla ricerca di nuovi materiali, soprattutto al fine di garantire alternative più facilmente reperibili rispetto alle tecnologie che attualmente dominano il mercato, appannaggio, come sopra ricordato, dei Paesi asiatici. Infatti l'attuale produzione delle celle per batterie presenta fortissime criticità rispetto alla sostenibilità ed eticità, tanto dal punto di vista ambientale, quanto da quello sociale, rispetto all'approvvigionamento delle materie prime;

dalla necessità di coniugare la maggiore sostenibilità ed eticità della filiera con lo sviluppo di realtà industriali che possano beneficiare dello sviluppo del settore delle batterie, si inferisce l'importanza per l'Italia di impegnarsi appieno nel riutilizzo e riciclo di batterie giunte al proprio «fine vita» – o, almeno, al fine vita per l'uso primario per le quali sono state progettate;

attualmente il nostro Paese è *leader* nel recupero delle batterie e, con un'adeguata programmazione e i necessari investimenti, potrebbe divenire uno dei maggiori produttori di «materia prima seconda», fornendo un modo per sopperire alla scarsa presenza di materie prime (in particolare litio, cobalto e grafite) per le celle delle batterie nel territorio europeo. Un simile approccio risulterebbe pienamente coerente con uno dei pilastri dell'economia circolare, ossia il riutilizzo dei «rifiuti», così da sfruttarne al massimo la possibilità di impiego;

per ognuno dei punti appena esposti risulta fondamentale che il nostro Paese predisponga un quadro normativo e regolatorio *ad hoc*, con specifico riferimento alle diverse tipologie di sistemi di *storage*, riferito alla loro produzione, utilizzo, riutilizzo e riciclaggio;

tenuto conto che:

con riguardo alla mobilità elettrica, come segnalato dalla Commissione europea, la diffusione di veicoli elettrici e la realizzazione dell'infrastruttura di ricarica vanno di pari passo e sarà dunque basilare prevedere a livello nazionale delle misure che agevolino la costruzione di tale infrastruttura, a partire dall'uniformazione e semplificazione dei processi autorizzativi,

si pronuncia in senso favorevole, formulando le seguenti osservazioni:

con riferimento al paragrafo «Superare la dipendenza dell'Europa in termini di energia e di materie prime – un'opportunità strategica», sarebbe opportuno specificare, in aggiunta alla necessità di ricerca e innovazione per nuovi materiali, la convenienza di arrivare a un approvvigionamento sostenibile ed etico in riferimento alle materie prime e alle celle delle batterie, fintanto che non saranno individuate e sviluppate nuove possibilità costruttive, come poi accennato nel paragrafo «Definire le norme per batterie pulite, sicure, competitive e prodotte eticamente». Ciò posto, si propone di adottare una posizione chiara e un continuo supporto all'adozione di *standard* globali riguardanti salute, ambiente e sicurezza, rispetto alla produzione di tali prodotti. Accanto a tali *standard*, si dovranno altresì prevedere misure di sostegno quali misure di incentivo agli investimenti, agevolazioni fiscali e il mantenimento delle tariffe commerciali sulle importazioni. Inoltre risulta prioritario prevedere un sostegno allo sviluppo della filiera e accelerare l'implementazione di norme tecniche tali da assicurare degli *standard*, seppur minimi, rispetto alle batterie utilizzate nei veicoli, così da favorirne il riutilizzo, grazie alla riduzione delle differenze sostanziali e funzionali di tali elementi;

con riguardo alla sostituzione del parco veicolare odierno con veicoli elettrici, si ritiene necessario sviluppare sempre di più i modelli di mobilità alternativi, con specifico ma non esclusivo riferimento all'ambito urbano, quali il *car sharing* e la mobilità multimodale, anche con il connubio di utilizzo di veicoli privati e pubblici, tanto sulle brevi, quanto sulle lunghe distanze;

in relazione all'EBA (Alleanza europea sulle batterie), la Commissione europea dovrebbe inserire l'opportunità di dare adeguata attenzione alle attività (e relativi investimenti) finalizzate alla *second life* delle batterie, con particolare riguardo allo stoccaggio di energia elettrica, in quanto importante componente della catena del valore di tale filiera a fini di competitività e sostenibilità. Risulta prioritario investire nella diffusione industriale di soluzioni innovative lungo la catena del valore delle batterie;

rispetto allo sviluppo della filiera produttiva relativa alle batterie, la Commissione europea dovrebbe inoltre rafforzare in modo ancora maggiore i propri impegni e investimenti, anche al fine di raccogliere l'indicazione della Corte dei conti europea rispetto all'attuale situazione di ritardo rispetto ad altre regioni del mondo e alle sfide necessarie per superare suddetto ritardo;

con riguardo alla mobilità elettrica, intesa quale diffusione di veicoli elettrici e la realizzazione dell'infrastruttura di ricarica, prevedere a livello nazionale delle misure che agevolino la costruzione di tale infrastruttura, a partire dall'uniformazione e semplificazione dei processi autorizzativi e a creare le condizioni, nell'ambito dello sviluppo e della diffusione della rete infrastrutturale di ricarica, per favorire il trasferimento dell'elettricità contenuta nelle batterie alla rete quando i veicoli sono fermi o

in ricarica, al fine di far fronte, in ogni momento, agli eventuali picchi di domanda di energia elettrica;

con riferimento al capitolo II, «Un «ecosistema» delle batterie in Europa – Costruire catene del valore strategiche competitive, sostenibili e innovative», sarebbe opportuno trattare il tema delle applicazioni della catena del valore delle batterie (come *e-mobility* e stazionario) non solo quali mercati finali di sbocco, ma quali vere e proprie parti della filiera produttiva;

infine la Commissione europea dovrebbe definire norme per batterie pulite, sicure, competitive e prodotte eticamente, potenziando l'economia circolare e garantendo la sostenibilità della filiera, a partire dall'approvvigionamento delle materie prime secondarie per la produzione delle stesse e a prevedere, in relazione al rafforzamento dei vantaggi ambientali dei veicoli alimentati da batterie elettriche, che la ricarica delle stesse dipenda in misura sempre crescente da fonti rinnovabili e, conseguentemente, sia accelerata la transizione energetica verso l'era *post* energia fossile e nucleare.

