



L'€™economia circolare salverÃ la mobilitÃ elettrica?

Descrizione

Per rispondere alla domanda se l'economia circolare riuscirÃ a salvare la mobilitÃ elettrica abbiamo attinto ad alcune importanti ricerche internazionali. Secondo stime del [Forum economico mondiale](#), le batterie impiegate nei trasporti e in applicazioni stazionarie (accumulo di energia da fonti rinnovabili) sono tecnologie abilitanti per promuovere la decarbonizzazione nel breve-medio periodo. Inoltre sono necessarie per raggiungere gli obiettivi fissati nell'€™Accordo di Parigi sul clima e dall'€™Agenda Onu 2030 per lo Sviluppo Sostenibile.

Auto elettriche in crescita del 40% nel 2020

In particolare, la diffusione di veicoli elettrici sarebbe giÃ ora riconducibile ad una riduzione di 0.4 gigatonnellate di CO2. Nel 2020 si Ã registrato un aumento del 40% di auto elettriche e, secondo l'€™[Agenzia Internazionale dell'€™Energia](#), entro il 2030, potrebbero esserci circa 230 milioni di veicoli elettrici rispetto ai quasi 10 milioni attuali. Tuttavia, al fine di rispondere alle esigenze del mercato e di accelerare la [transizione energetica](#) verso un'€™economia piÃ sostenibile, Ã necessario aumentare la produzione globale di batterie fino a 19 volte rispetto all'€™attuale capacitÃ produttiva mondiale. E' indispensabile inoltre realizzare Giga Factory anche in Europa.

Il ruolo delle materie prime per produrre le batterie elettriche

Questa crescente domanda di batterie per favorire la mobilitÃ elettrica presenta due importanti criticitÃ. In primo luogo, Ã necessario considerare che le materie prime essenziali per lo sviluppo delle batterie (cobalto, litio e nickel) derivano da attivitÃ estrattive. AttivitÃ che hanno spesso impatti negativi sul piano ambientale e dei diritti umani.

Ad esempio, circa **il 60% del cobalto proviene dalla Repubblica Democratica del Congo**. LÃ si sono riscontrati alti rischi di sfruttamento del lavoro minorile e di contaminazione dei territori circostanti. Emblematica Ã una [ricerca](#) condotta dalle **UniversitÃ di Lubumbashi, Lovanio e Gand**. Nell'indagine si evidenzia una maggiore incidenza di difetti congeniti nei figli dei minatori di rame e cobalto in questi territori. In secondo luogo, le risorse naturali sono limitate e l'€™aumento della

domanda comporta un incremento dei prezzi e la difficoltà di aumentare l'offerta in tempi brevi.

Accumulatori al Litio: come smaltirli?

Tali criticità hanno posto l'accento sulla **necessità di impostare un'adeguata strategia di seconda vita (second life) per le batterie non più utilizzabili. Ma soprattutto ha evidenziato il problema del riciclo delle batterie esauste.** In tal modo, si risponderebbe a una duplice esigenza. Ridurre lo sfruttamento dei lavoratori e i conseguenti impatti negativi (dal punto di vista ambientale e dei diritti umani). Ma non solo. Si favorirebbe in modo virtuoso l'economia circolare.

Un aspetto particolarmente importante se si considera che gli accumulatori al litio delle auto contengono materie prime potenzialmente inquinanti e difficili da smaltire.

I dati sul recupero di queste materie prime sono piuttosto bassi, anche perché la normativa europea vigente del 2006 e non al passo con i tempi. Al fine di far fronte a queste esigenze, nel 2020, la **Commissione Europea** ha presentato una proposta di Regolamento in cui vengono individuati una serie di **requisiti per assicurare la sostenibilità delle batterie. Sia di quelle utilizzate a livello industriale sia quelle utilizzate in dispositivi portatili.**

Occorre un Battery Passport

La proposta prevede, ad esempio, la pubblicazione di una dichiarazione sull'impronta ambientale delle batterie. L'introduzione a partire dal 2030 di soglie minime di materie prime e di componenti riciclate all'interno di batterie adibite ad uso industriale e per la mobilità. L'introduzione di un sistema di etichettatura delle batterie per favorire una maggiore trasparenza nei confronti dei consumatori, una maggiore tracciabilità (introducendo una sorta di **passaporto del prodotto**, denominato **Battery Passport**). Il rafforzamento degli obblighi di raccolta in capo ai produttori di batterie adibite ad uso industriale e per la mobilità elettrica, al fine di aumentare il livello di trasparenza e i controlli.

Anche se la proposta di regolamento non è ancora stata approvata dal Parlamento Europeo e dal Consiglio dell'Unione Europea, ha già suscitato una serie di reazioni da parte del mondo imprenditoriale e da alcune associazioni di settore.

Le criticità della mobilità elettrica

La maggiore criticità è stata individuata nelle soglie eccessivamente alte di materie prime riciclate da inserire all'interno delle batterie che verranno messe in circolazione a partire dal 2030. Uno studio dell'**Università di Parigi-Dauphine** e **Strasburgo** sottolinea il rischio di creare incentivi perversi. Al fine di aumentare la disponibilità sul mercato di batterie da riciclare, si diminuisce la vita utile delle medesime. Medesime perplessità erano state indicate anche dall'[Associazione Europea dei Produttori di Automobili](#).

In questo contesto, la ricerca e lo sviluppo di nuove tecnologie legate al riciclo possono fare la differenza. Anche l'Italia ha risposto a queste sfide, istituendo lo scorso ottobre 2021 una partnership tra associazioni e aziende private. Obiettivo promuovere lo sviluppo di una filiera nazionale per il [recupero delle batterie al litio](#). L'Italia potrebbe, quindi, avere **un ruolo leader in un settore industriale destinato ad avere un impatto fondamentale sulla mobilità elettrica nel prossimo futuro**

Natalia Bagnato, Maria Pia Sacco, Francesca De Giorgio

CATEGORY

1. In/contro

POST TAG

1. agenda Onu 2030
2. auto
3. battery passport
4. CO2
5. Congo
6. diritti umani
7. elettrica
8. Giga Factory
9. materie prime
10. sfruttamento
11. smaltimento

Categoria

1. In/contro

Tag

1. agenda Onu 2030
2. auto
3. battery passport
4. CO2
5. Congo
6. diritti umani
7. elettrica
8. Giga Factory
9. materie prime
10. sfruttamento
11. smaltimento

Data di creazione

11/03/2022

Autore

maria-pia-sacco

default watermark