

Batterie: un fattore di competitività per l'UE

di

Dennis Manno



Le batterie o accumulatori, definiti dal nuovo Regolamento sulle batterie come “qualsiasi fonte di energia elettrica generata dalla conversione diretta di energia chimica e costituita da una o più celle non ricaricabili o ricaricabili o da gruppi di esse” rappresentano un fattore strategico per l’economia digitale, lo stoccaggio di energia rinnovabile e l’elettrificazione dei trasporti per raggiungere la neutralità climatica auspicata dal Green Deal europeo. Infatti, i veicoli plug-in hybrid ed elettrici al momento rappresentano la miglior alternativa

per ridurre l’inquinamento nelle città causato principalmente dal traffico veicolare.

A tal proposito, si stima che il mercato delle batterie potrebbe valere 250 miliardi di euro nel 2025 e che la domanda di batterie ricaricabili aumenterà di 14 volte entro il 2030.

Vi sono, tuttavia, come ben noto delle problematiche legate all’estrazione e alla dipendenza dell’UE dalle importazioni delle materie prime necessarie per le batterie; pensiamo, ad esempio, al degrado ambientale e/o alla violazione dei diritti umani di tutti coloro che lavorano nel territorio di provenienza delle risorse.

A livello europeo, la disciplina della materia in esame è la [Direttiva 2006/66/CE](#) del Parlamento e del Consiglio europeo dedicata proprio alle pile, agli accumulatori e ai loro rifiuti.

Tale Direttiva, modificata di recente, distingue 3 categorie di batterie:

- portatili: sigillate, trasportabili a mano e diverse dalle batterie industriali e da quelle per autoveicoli;
- per autoveicoli: batterie utilizzate per l’avviamento e l’illuminazione degli autoveicoli;

- industriali: progettate esclusivamente per uso industriale o professionale.

La mancanza in questa classificazione delle batterie per veicoli elettrici non sorprende.

Infatti, tale normativa è stata approvata quando la categoria delle batterie elettriche non rappresentava ancora un mercato maturo bensì un settore di “nicchia” (dati i costi elevati) e con un’autonomia ancora limitata.

Gli obiettivi principali definiti dalla Direttiva erano quello di garantire il buon funzionamento del mercato interno e ridurre al minimo l’impatto negativo delle batterie e dei rifiuti di batterie sull’ambiente. Per tali ragioni la Direttiva:

- vietava la commercializzazione di accumulatori con contenuto in peso superiore alla soglia di 0,0005% di mercurio e 0,002% di cadmio;
- incoraggiava lo sviluppo di batterie con migliore efficienza ambientale nel ciclo di vita;
- chiedeva agli Stati membri di istituire dei sistemi di raccolta delle batterie portatili esaurite;
- sollecitava i produttori di pile e accumulatori industriali (soggetti a responsabilità estesa del produttore) a rispettare gli obblighi di etichettatura, a finanziare sistemi di recupero, trattamento e riciclaggio basati sulle migliori tecniche disponibili, evitando che tali rifiuti venissero smaltiti in discarica come rifiuti urbani o inceneriti, e a coprire i costi delle campagne di informazione sui rischi legati all’uso e allo smaltimento delle batterie.

La stessa, fissava obiettivi di raccolta (con la trasmissione annuale dei dati alla Commissione) e definiva le efficienze (in peso medio) dei processi di riciclaggio, a seconda della composizione chimica delle batterie: 65% per le batterie piombo-acido, 75% per le batterie al nichel-cadmio, 50% per altre batterie. Erano, infine, previste delle sanzioni qualora ci fossero state delle violazioni delle disposizioni.

Come citato precedentemente, la Direttiva 2006/66/CE è stata modificata dalla [Direttiva 2013/56/UE](#), che ha introdotto l’obbligo per i produttori di progettare apparecchi in modo che i rifiuti di pile e accumulatori fossero facilmente rimovibili dall’utilizzatore finale o da professionisti indipendenti.

Tuttavia, come evidenziato dal Rapporto di valutazione sull’attuazione della Direttiva (2019), la mancanza di un meccanismo che incorporasse anche le novità tecnologiche ha determinato una raccolta e un recupero insufficienti dei materiali.

Di qui l’esigenza di adottare una nuova disciplina normativa. Il 10 dicembre 2020 la Commissione europea ha presentato una proposta di [Regolamento relativo alle](#)

[batterie e ai rifiuti di batterie](#) (il Regolamento, qualora adottato andrebbe ad abrogare la Direttiva 2006/66/CE e a modificare il Regolamento (UE) 2019/1020). La proposta di regolamento, che rientra tra le azioni annunciate nel [Piano d'azione per l'economia circolare](#), ha come obiettivo quello di modernizzare il quadro normativo dell'UE in materia di batterie al fine di garantirne la sostenibilità, la circolarità e la competitività della catena del valore. L'intenzione è quella di favorire una seconda vita delle batterie dei veicoli elettrici (quando la loro capacità scende sotto l'80% non sono più adatte a tale scopo) attraverso, ad esempio, sistemi fissi di accumulo di energia per l'integrazione delle rinnovabili nelle reti energetiche.

Il nuovo Regolamento presenta 3 obiettivi tra loro interconnessi: rafforzare il funzionamento del mercato interno, promuovere l'economia circolare e ridurre gli impatti ambientali e sociali in tutte le fasi del ciclo di vita della batteria.

In particolare, la proposta:

- stabilisce requisiti in materia di sostenibilità, sicurezza, etichettatura e informazione per l'immissione sul mercato o la messa in servizio delle batterie;
- prevede un meccanismo in grado di garantire un adattamento a possibili futuri cambiamenti tecnologici degli accumulatori;
- introduce la categoria di batterie per veicoli elettrici (*qualsiasi batteria specificamente progettata per fornire trazione a veicoli ibridi ed elettrici per il trasporto su strada*);
- prevede l'obbligo di dichiarazione dell'impronta di carbonio a partire dal 1° luglio 2024;
- dispone un'adeguata verifica, ad opera di parte terza tramite organismi notificati, della filiera per gli operatori che immettono sul mercato batterie e del rispetto degli standard di due diligence per un approvvigionamento etico e sostenibile;
- stabilisce l'istituzione, entro il 1° gennaio 2026, per ogni batteria industriale e per veicoli elettrici, di un sistema di scambio elettronico di informazioni sulla batteria e del "passaporto della batteria", ovvero di un record elettronico contenente informazioni accurate e aggiornate sulle caratteristiche dell'accumulatore e con un codice identificativo univoco per garantirne la tracciabilità durante tutto il ciclo di vita.

Altro aspetto interessante che emerge dalla proposta di Regolamento è la promozione di una progettazione ecocompatibile delle batterie e l'eliminazione graduale, entro la fine del 2030, di quelle non ricaricabili di uso generale. Per reimmettere nell'economia europea i materiali preziosi contenuti nelle batterie, definisce traguardi crescenti di recupero riguardanti la batteria nella sua interezza

(65% entro il 2025 e 70% entro il 2030) e i singoli metalli (90% per cobalto, rame, piombo e nichel e 35% per il litio entro il 2025, percentuali in aumento entro il 2030 rispettivamente a 95% e 70%), prevedendo per le batterie industriali, per autoveicoli e veicoli elettrici l'obbligo di dichiarazione del contenuto riciclato.

La Proposta promuove, infine, lo sviluppo di criteri e/o obiettivi minimi obbligatori per gli appalti pubblici verdi, in modo da garantire la scelta di batterie con minore impatto ambientale.

Si ricordi che l'Italia ha recepito la Direttiva 2006/66/CE con il [D.Lgs. 188/2008](#) e la Direttiva di modifica 2013/56/CE tramite [D.Lgs. 27/2016](#). Il nuovo Regolamento sulle batterie sarà obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri. In questo modo, attraverso il miglioramento degli standard di riciclaggio delle batterie, l'Europa diventerà "*pioniere*" in questo settore in forte crescita.

Categoria: [Economia Circolare](#)

Tag: [#accumulatori](#) [#autoelettriche](#), [#batterie](#), [#economiecircolare](#), [#hybrid](#), [#riciclo](#), [#sicurezza](#), [#sostenibilità](#)

Web: www.dirittoambientale.it