



La transizione elettrica

Super-laboratorio Enea per le nuove batterie (con i fondi della Ue)

ROMA Nel 2050 gli addetti ai lavori concordano che sia possibile raggiungere un obiettivo che, al momento, sembra utopia: lo 0% di emissioni di anidride carbonica nella mobilità, ora responsabile del 25% della quota di Co2 nel mondo. La spinta maggiore arriva dall'elettrico. Dovremo costruire 240 gigafactory per la produzione di batterie, al costo di due miliardi l'una, capaci di coprire la domanda globale di 80 milioni di veicoli all'anno. Per farlo dobbiamo partire da un presupposto che ora frena la transizione per questioni geopolitiche. La Cina ha in concessione gran parte dei giacimenti di nickel e cobalto necessari per la realizzazione delle batterie. Ha colonizzato il Congo, strappando contratti decennali di sfruttamento per la produzione di litio anche in Sud America. Ora controlla il 90% delle materie prime necessarie per lo choc dell'elettrico.

La ricerca Usa ed europea sta investendo per dis-intermediare il vantaggio cinese. Ecco perché occorre dar vita a una filiera industriale europea delle batterie per sviluppare tecnologie di accumulo più sicure, durevoli ed economiche. Non a caso è l'obiettivo del progetto European Battery Innovation (EuBatIn) che prevede il coinvolgimento dei principali operatori del setto-

re e delle istituzioni di 12 Paesi] e un finanziamento di 2,9 miliardi di euro per il secondo importante progetto di comu-

ne interesse europeo. Per l'Italia partecipano Enea e Istituto Bruno Kessler sul fronte ricerca e dodici imprese, tra cui Enel-X, Fiamm, l'ex Fiat-Chrysler ora Stellantis, Italmatch Chemicals, FPT Industrial, Solvay, Green Energy Storage. È prevista la costruzione nel centro ricerche di Enea Casaccia (Roma) di un laboratorio che prevede un investimento di circa 27 milioni per fornire un «banco di prova» alle imprese durante la fase di prima implementazione. Sarà possibile svolgere l'intero processo produttivo: dalla realizzazione di batterie di nuova concezione alla gestione del fine vita; dagli aspetti legati all'economia circolare ai materiali avanzati allo sviluppo di elettrodi, dal riciclaggio allo smaltimento fino alla chiusura del ciclo.

Fabio Savelli

© RIPRODUZIONE RISERVATA

80
milioni di veicoli
 La domanda globale di autovetture immatricolate ogni anno fino al 2019, ultimo anno pre-pandemico

Industria



Il profilo

L'ingegner Gilberto Dialuce guida l'Enea, l'Agenzia per le nuove tecnologie, l'energia e lo sviluppo sostenibile