

COBAT, baricentro dell'economia circolare

Come funziona il sistema italiano per la gestione del fine vita di pile, accumulatori, RAEE e moduli fotovoltaici? Lo scopriamo con un viaggio a 360° nel mondo COBAT, il Consorzio Nazionale Raccolta e Riciclo, guidati dal suo Presidente, Giancarlo Morandi. L'intervista di Mauro Spagnolo, direttore di Rinnovabili.it



Presidente, il Consorzio che lei rappresenta ha un'attività particolarmente differenziata. Esattamente in quali settori operate?

Ormai il Cobat ha scelto di essere, nell'ambito dell'economia circolare, un attore a tutto campo. Noi riteniamo importante applicare integralmente il paradigma di questo nuovo approccio al sistema produttivo e quindi vorremmo potenzialmente trattare tutti i materiali che arrivano a fine vita utile recuperando le materie prime di cui sono costituiti o, addirittura, avviandoli a nuova vita per un riuso. In altre parole: attualmente il Cobat non si pone limiti merceologici. E questo anche perché la tipologia di prodotti che, obbligatoriamente, debbono essere riciclati è in continua implementazione. Ad esempio, il primo gennaio 2018 aumenterà ulteriormente l'elenco di categorie merceologiche che obbligatoriamente necessitano di essere raccolte e riciclate, e non sarà l'ultimo passaggio: la Comunità Europea integra periodicamente l'elenco, e l'Italia si adegua.

Di quali prodotti maggiormente vi occupate?

Il Consorzio, tradizionalmente, raccoglie e avvia al riciclo ogni tipo di accumulatore elettrico, dalle batterie al nichel-cadmio a quelle al litio, oltre a tutti i tipi di accumulatori da noi denominati "pile", cioè quelle dell'uso

domestico e delle piccole apparecchiature. Oltre a questa famiglia di accumulatori, ci occupiamo di tutte le apparecchiature elettriche ed elettroniche domestiche, dall'asciugacapelli al frullatore, dal televisore al frigorifero e al computer. All'interno di questi prodotti vi sono materie prime importanti e costose, come l'oro, l'argento e il rame che, se vengono recuperate, possono essere di nuovo avviate sul mercato.

Nel 2018 si concluderà il progetto che avete commissionato al CNR, con il coordinamento del Politecnico di Milano, per la realizzazione di un impianto pilota con il quale sperimentare tecnologie di ultima generazione per il trattamento, ed il recupero, di accumulatori al litio. Di cosa si tratta?

Mentre per le batterie al piombo, nonostante siano state progettate 150 anni fa, è stato sempre possibile recuperare il piombo, la plastica e l'acido solforico, nelle batterie al litio, ancor oggi e a livello mondiale, non esiste una tecnologia matura e testata su scala industriale che consenta il recupero del prezioso elemento presente nell'accumulatore. Fino ad oggi le piccole batterie al litio che si recuperano dalle nostre apparecchiature elettroniche vengono portate in due grandi impianti in Francia e in Belgio dove vengono bruciate nei forni.

Noi stiamo studiando, insieme al CNR, un sistema per riuscire a recuperare il litio all'interno della batteria oltre, naturalmente, a tutti gli altri componenti. Siamo al secondo anno di attività e prevediamo, entro il 2018, di realizzare un impianto pilota per testare la nuova tecnologia per il recupero del litio e di altri materiali tra i quali anche il costosissimo cobalto. In particolare il recupero del litio assume una grande importanza in quanto si prevede un'esplosione di questa tipologia di batterie con lo sviluppo del mercato dei veicoli elettrici. L'attuale produzione di litio nel mondo difficilmente riuscirà a far fronte, a lungo, al suo fabbisogno per cui è indispensabile trovare il modo di recuperarlo.

A proposito delle auto elettriche. Energy storage è un altro vostro progetto che mira a sviluppare la fattibilità del riutilizzo degli accumulatori delle auto elettriche per sistemi di accumulo stazionario. E' davvero possibile immaginare che una batteria da un'autovettura vada a finire in una centrale di accumulo?

Si tratta di una intuizione che abbiamo condiviso con Enel e Class Onlus per garantire agli automobilisti, che desidereranno acquistare un'auto elettrica, il riutilizzo della loro batteria. Debbo premettere che parliamo di batterie non giunte a fine vita, bensì quelle che hanno perso la potenza necessaria allo spunto richiesto per una autovettura, e che al contempo sono ancora in grado di funzionare per accumulare energia elettrica. Il progetto prevede un sistema di raccolta di queste batterie, di ricondizionamento e di inserimento in impianti ENEL di stoccaggio.

Link a intervista integrale: Rinnovabili.it