

Glencore scommette sul riciclo delle batterie giunte a fine vita

Economia circolare/2

Garofalo (ad Portovesme): «L'investimento allo studio è intorno ai 400 milioni»

Davide Madeddu

Dalle batterie esauste il litio per nuovi accumulatori. E poi nickel, cobalto, rame e manganese. La Glencore punta, per mezzo della controllata Portovesme srl, sull'economia circolare e sul riciclo delle batterie giunte a fine vita.

Il progetto, dopo la presentazione alla Commissione europea, è ora in fase di affinamento per il percorso autorizzativo che dovrà passare per il ministero dell'Ambiente. Si tratta di un nuovo percorso per lo stabilimento di Portovesme dove, a dicembre e a causa degli alti costi energetici, è stata fermata la linea zinco. «La stima dell'investimento all'attuale fase di studio è intorno ai 400 milioni di euro - premette Davide Garofalo, ceo Portovesme srl -. Il progetto è in fase di prefattibilità e secondo gli standard Glencore sta avanzando con varie fasi di approvazione». Il tutto prima «della valutazione finale del comitato degli investimenti». Quindi i tempi: «Lo studio di fattibilità, se ap-

provato, dovrebbe concludersi entro il 2027 ed eventualmente dare il via alla fase di realizzazione - aggiunge -. Aver ricevuto il riconoscimento di progetto strategico è un vantaggio e una opportunità che permette di avere garanzie sui tempi di autorizzazione che sarebbero stati altrimenti un grosso punto interrogativo».

Il ciclo della produzione delle batterie è composto da diverse fasi: «Una riguarda il recupero e la separazione degli elementi e componenti - argomenta il manager -. Quelle di nuova generazione sono grosse strutture di alluminio della dimensione del pianale dell'autoveicolo e vengono recuperate dal mercato o dagli scarti della produzione da impianti specializzati di triturazione che separano la parte meccanica, le plastiche che contengono l'elettrolita chiamata black mass e i fogli di alluminio e rame che sono agevolatori nello scambio elettrico della batteria». A questo punto la black mass «diventa la materia di partenza per la raffinazione e recupero dei materiali». Nel processo industriale c'è «l'eliminazione dei Pfas (componente plastica) e poi la separazione e recupero della grafite che sarà riutilizzata a Portovesme nei forni Waelz (dove dalla lavorazione dei fumi di acciaieria si ricava l'ossido di zinco) riducendo la necessità di acquisire carbone dall'estero». A seguire c'è la «discivazione e recupero dei

metalli: nickel, cobalto, manganese e rame». E poi la raffinazione del litio «in forma di carbonato di litio».

Proprio nel recupero della black mass «entra nel vivo» il processo di economia circolare. «Dalla black mass si ricava grafite per un 40%, acqua fino al 20% (riutilizzata nell'impianto), cobalto in una percentuale che varia dal 5 al 20%, nickel fino al 20%, litio fino al 5% e manganese fino al 10%». Percentuali che variano «a seconda del tipo di batteria di provenienza e quindi della tipologia di black mass».

Quanto al mercato, «sarà quello dell'automotive che in Europa è oggi appannaggio della Cina che fornisce le batterie e riceve indietro la black mass». Il progetto una volta a regime avrà la possibilità di processare dalle 50 alle 70 mila tonnellate l'anno di black mass. «La produzione prevede, con l'impianto a regime, di raffinare metalli critici strategici per batterie di veicoli elettrici equivalente a circa 600 mila veicoli all'anno - argomenta Garofalo -. Se pensiamo che l'Italia nel 2024 ha immatricolato circa 60 mila veicoli elettrici, lo stabilimento sarà in grado di svolgere un ruolo importante per garantire le esigenze europee. Anche perché il mercato di riferimento sarà proprio quello». Le batterie «saranno poi prodotte da Gigafactory. Se ce ne fosse una in Sardegna - conclude - sarebbe un polmone ideale».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il progetto. Nello stabilimento di Portovesme è stata fermata la linea zinco



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

084954