



La battaglia per la potenza

Entreranno presto in vigore nuove leggi tese a imporre il **riciclaggio di tutte le batterie** in Europa. Per quanto riguarda l'industria, alcuni ritengono che gli accumulatori per i carrelli diventeranno più costosi e alla fine si noterà una riduzione considerevole nell'uso dei carrelli elettrici. È possibile che queste affermazioni siano vere?

La rivista **eureka** è andata ad informarsi ulteriormente...



A tutti gli Stati membri è stato chiesto di introdurre la nuova direttiva dell'Unione europea sulle batterie (2006/606/CE) nella legislazione nazionale entro fine settembre.

Questa direttiva sostituisce la legislazione comunitaria già esistente in questo campo e riguarda sia le batterie domestiche che quelle industriali. L'obiettivo è assicurare che alla fine della loro vita utile più batterie vengano raccolte e riciclate, piuttosto che semplicemente gettate nella discarica o incenerite come avviene per lo più oggi.

Gli Stati membri individuali stanno ancora soppesando il metodo preciso con cui implementare la direttiva in ciascuna legislazione nazionale. Indipendentemente però da cosa avverrà nelle varie nazioni una cosa è chiara. Saranno i produttori di batterie (e in alcuni casi anche i distributori o altre società che portano sul mercato una 'marca' di batterie) che dovranno assicurarsi di averle raccolte e riciclate, oltre che pagare per questo processo.

Di conseguenza, secondo alcuni, l'utente finale rischia di dover pagare un costo più alto per le batterie, e quindi anche per l'attrezzatura mandata a batteria, tra cui i carrelli elettrici.

Calor, il fornitore di GPL (gas liquefatto di petrolio), ad esempio, ha di recente ammonito che le nuove legislazioni potrebbero «rappresentare la fine dei carrelli elettrici come li conosciamo oggi».

«Benché il servizio di raccolta sarà gratis per l'utente finale, non si deve ignorare la possibilità che il prezzo delle batterie potrebbe aumentare per finanziare queste nuove operazioni di raccolta».

Forse si tratta di una leggera esagerazione, però, a detta del Dottor Terry Ritter, manager del settore per la sicurezza sul lavoro e l'ambiente, gli utenti finali dei carrelli elettrici saranno tra quelli che dovranno pagare il prezzo della nuova direttiva. «Gli schemi di raccolta probabilmente verranno finanziati dai produttori, ma anche alle concessionarie verrà chiesto di riprendere le batterie. Benché i servizi di raccolta non costeranno niente all'utente finale, non si deve escludere la possibilità che il prezzo delle batterie possa ulteriormente aumentare per finanziare queste nuove operazioni. Esiste quindi la possibilità – è la sua opinione – che il costo ricada sull'utente finale».

Il dottor Ritter non può specificare quali →



→ saranno queste spese aggiuntive, ma ritiene che tutti i costi aggiuntivi indurranno l'utente finale ad optare per sorgenti alternative di potenza, ad esempio il GPL.

Oltre ai costi sostenuti direttamente per disfarsi del prodotto, la direttiva richiede di limitare l'uso di alcune sostanze negli accumulatori, come il cadmio e il mercurio. Anche questa richiesta potrebbe aumentare i costi di produzione e alla fine incidere sul prezzo all'utente finale. Il Dottor Ritter in merito ha precisato: «Non credo che i costi saranno proibitivi, ma se i produttori dovranno cambiare il disegno e il modo di produzione delle batterie, anche questo potrebbe rappresentare un fattore importante».

Forse non sorprende il fatto che le fabbriche di batterie assumano un tono diverso - come esemplificato da Exide Group (CMP Batteries). Un portavoce per la società ha dichiarato a Eureka: «Non crediamo che questo farà una grande differenza per gli accumulatori dei carrelli. Parliamo soprattutto di batterie domestiche, ma in ogni caso stiamo già adottando la politica di ripresa e riciclo di una quantità considerevole di accumulatori per carrelli; in generale, siamo in grado di recuperare quasi l'84% dei materiali».

Il portavoce di Exide ci ha spiegato che alcune batterie - in genere quelle portatili o ad uso domestico - dovranno forse essere prodotte in modo diverso affinché ottemperino alla direttiva sui livelli massimi di alcuni materiali, ma il tipico accumulatore piombo-acido per carrelli elettrici non dovrà essere progettato o prodotto in modo diverso, quindi non si prevedono aumenti nei costi di manifattura come risultato della nuova direttiva.

«La nostra società già raccoglie e ricicla una quantità considerevole di accumulatori per carrelli; in genere, possiamo recuperare quasi l'84% dei materiali».

Inoltre, non è sicuro che i prezzi delle batterie aumenteranno come risultato dei costi di raccolta e di riciclaggio, dato che qualsiasi aumento collegato verrà completamente risarcito dal valore del piombo in più recuperato. «Molto dipende dal prezzo del piombo che al momento è alle stelle e crediamo che l'uno farà da equilibrio all'altro senza dover notare un aumento nel prezzo totale». E' addirittura possibile che il prezzo delle batterie scenda se si recupera abbastanza piombo.



1. Non sarà più possibile gettare nella discarica o incenerire gli accumulatori industriali; dovranno infatti essere raccolti e riciclati.
2. Molti accumulatori industriali vengono già riciclati per recuperare metalli costosi, ad esempio il piombo; ciò potrebbe limitare i vantaggi per l'ambiente.

I lati positivi

+ Con le nuove legislazioni che dovrebbero entrare in vigore a settembre in ogni nazione europea, non sarà più possibile gettare nella discarica o incenerire gli accumulatori industriali; dovranno infatti essere raccolti e riciclati.

+ Quando le nuove norme entreranno in vigore, l'obiettivo per il riciclaggio delle batterie industriali sarà del 100%.

+ Il livello di riciclaggio minimo accettabile per gli accumulatori industriali piombo-acido è del 100% per il piombo e almeno il 65% per il peso medio.

+ La direttiva non impone niente agli utenti di attrezzature mandate a batteria, il peso ricade tutto sui produttori (e talvolta distributori) delle batterie stesse.



I lati negativi

- Molti accumulatori industriali vengono già riciclati per recuperare metalli costosi, ad esempio il piombo; ciò potrebbe limitare i vantaggi per l'ambiente.

- I produttori e distributori alla fine potrebbero passare i costi dei nuovi schemi di raccolta e di riciclaggio all'utente finale dell'attrezzatura mandata dalla batteria.

- A seconda del luogo esatto dove verrà eseguita l'operazione di raccolta e riciclaggio, si potrebbe notare un impatto negativo sull'ambiente a causa del trasporto necessario per effettuare l'operazione.

- Alcune batterie non sono incluse nella direttiva, ad esempio quelle usate nei dispositivi per proteggere la sicurezza degli Stati membri oppure a scopi militari.



Anche se il prezzo delle batterie dovesse aumentare come risultato della nuova spinta verso il riciclaggio, non c'è molta possibilità che gli utenti vengano condizionati nella scelta del tipo di potenza usata poiché, come ha spiegato il portavoce Exide «gli utenti acquistano carrelli elettrici per ragioni diverse, ma una delle principali è che rappresentano l'opzione più pulita e quieta sul mercato. Il problema di come disfarsi delle batterie non avrà un impatto considerevole su questo modo di pensare».

Poi ha aggiunto: «Qualsiasi aumento nel prezzo delle batterie, indipendentemente dal fatto che sia determinato dai costi di raccolta e riciclo o dai prezzi in aumento per il materiale grezzo come il piombo e la plastica, verrà molto più probabilmente uguagliato da aumenti dovuti all'inflazione che incidono sul costo della produzione, ad esempio il gas o il diesel».

I fornitori di carrelli tendono ad essere d'accordo sul fatto che la direttiva avrà un impatto minimo, sia sui prezzi delle batterie che sulle preferenze dell'utente.

«La gente acquista carrelli elettrici per ragioni diverse, la principale è che rappresentano l'opzione più pulita e quieta disponibile sul mercato; la questione di come gettar via le batterie non dovrebbe avere un impatto considerevole su queste considerazioni».

Chris Rodger, il manager regionale settore vendite a Briggs Equipment, una concessionaria di Cat Lifts Truck, chi ha spiegato: «In effetti non si tratta di una questione molto importante per gli utenti perché, a causa dell'alto costo del piombo, nell'ultimo anno abbiamo già sperimentato tre aumenti sul prezzo delle batterie, ma ora i prezzi si sono stabilizzati e non prevediamo costi aggiuntivi nei prossimi 6/12 mesi. In realtà, con ogni probabilità, il mercato futuro continuerà a muoversi verso i carrelli elettrici, piuttosto che abbandonarli».

Soltanto con il tempo potremo vedere quanto saranno limitative e costose le nuove norme nazionali, ma dato che la responsabilità della nuova direttiva ricade completamente sulle spalle dei produttori, e non su quelle degli utenti di prodotti con batterie, sembra che gli utenti esistenti o potenziali di carrelli elettrici non abbiano molto da temere dalla nuova iniziativa per il riciclaggio. Pochi sono gli incentivi per cambiare il tipo di carrello acquistato come risultato. ■

