

Verso una nuova discesa dei costi delle batterie: quali impatti su storage e auto?

Luca Re

29 Febbraio 2024

🕒 3 min



Spunti, dati e riflessioni dagli appuntamenti della fiera Key Energy a Rimini, con un focus sul prossimo mercato a termine degli accumuli elettrici in Italia.

La transizione energetica è pronta a passare a un nuovo livello di competitività sui mercati globali, dove sarà sempre più conveniente produrre e stoccare elettricità rinnovabile, guidare veicoli elettrici, eliminare combustibili fossili grazie ai sistemi di accumulo nelle case, nelle industrie e sulla rete.

È il tema al centro di diversi convegni dedicati alla mobilità elettrica e all'accumulo energetico alla fiera in corso Rimini, Key – The Energy Transition Expo.

Questa tendenza si fonda sulla continua discesa dei costi delle tecnologie, dai pannelli fotovoltaici alle batterie. In particolare, lo slancio verso un'adozione sempre più massiccia di veicoli elettrici e impianti di storage potrebbe arrivare dal dimezzamento dei prezzi delle batterie, annunciato a gennaio da due colossi cinesi come CATL (Contemporary Ampere Technology) e BYD (Build your Dreams) e più volte citato dai relatori degli appuntamenti riminesi.

Entro il 2024, riportava il sito CnEVPost, i prezzi delle batterie LFP (litio-ferro-fosfato) di CATL e BYD dovrebbero calare intorno ai 56 \$ per kWh, ben sotto la media globale prevista da BloombergNEF per il 2024 (133 \$/kWh). E ben sotto quei 100 \$/kWh che rappresentano la soglia per raggiungere la parità di costo tra auto elettriche e auto termiche, ha commentato a Qualenergia.it Giuseppe Mauri di Rse, parlando a margine di un convegno sulle infrastrutture di ricarica.

Sarebbe un punto di svolta per le energie pulite con diverse implicazioni anche per il nuovo mercato a termine degli accumuli elettrici centralizzati predisposto da Terna, il cosiddetto Macse (Meccanismo di approvvigionamento di capacità di stoccaggio elettrico).

L'obiettivo, ha affermato a Rimini Federico Boschi, capo dipartimento Energia del Mase, è che "la prima asta possa essere tenuta entro l'anno".

Il meccanismo, ricordiamo, incentiverà complessivamente 9 GW/71 GWh di capacità di accumulo per dieci anni, fino al 31 dicembre 2033. Le risorse ammontano a 17,7 miliardi di euro, per sostenere la realizzazione degli impianti tramite pagamenti annuali a copertura dei costi di investimento e di funzionamento.

I progetti saranno scelti tramite aste competitive, trasparenti e non discriminatorie, aperte a diverse tecnologie – tra cui soprattutto batterie al litio e pompaggi idroelettrici – in cui gli operatori competeranno sulla base di offerte per l'importo più basso di aiuto richiesto, per volume di capacità offerta.

Le notizie arrivate recentemente dalla Cina, con i grandi produttori di batterie pronti a dimezzarne i prezzi, mostrano una crescente maturità tecnologica che potrà essere un fattore di ulteriore competitività nelle prossime aste italiane, portando a una maggiore efficienza del sistema gestito da Terna.

Difatti, ha detto a Qualenergia.it Francesco Del Pizzo, direttore Strategie di Sviluppo Rete e Dispacciamento di Terna, "da un paio d'anni i prezzi [delle batterie] stanno calando e questa è una cosa buona perché l'andamento dei prezzi in decrescita determinerà un valore di aggiudicazione dell'asta più conveniente".

Ciò consentirebbe di allocare le risorse del Macse in modo più efficiente, riducendo i costi del meccanismo.

In prospettiva, ha evidenziato Alessandro Marangoni, amministratore delegato della società di consulenza Althesys, ipotizzando una discesa dei costi complessivi di investimento per gli accumuli di rete nell'ordine del 40% nel 2025 rispetto a oggi, potrebbero diventare competitivi anche alcuni impianti "a mercato", senza necessità di partecipare a un modello regolamentato come quello delle aste di Terna.

Gli accumuli, ricordiamo, possono fornire diversi servizi alla rete elettrica, tra cui il cosiddetto **energy shifting** (equilibrare carico e generazione nell'arco giornaliero) e i servizi ancillari funzionali alla stabilità del sistema, come regolazione primaria, secondaria, terziaria e regolazione della frequenza.

Altri impatti dei costi in discesa delle batterie, come anticipato, si avrebbero sul mercato delle auto elettriche.

Il dimezzamento dei prezzi annunciato da CATL e BYD, infatti, dovrebbe aiutare l'industria automotive a incrementare l'offerta di modelli con prezzi finali equiparabili a quelli delle auto termiche, contribuendo così ad allargare la platea di potenziali acquirenti di vetture elettriche.

Il rischio, come abbiamo già sottolineato, è che i produttori occidentali si facciano cogliere impreparati dalle strategie sempre più aggressive dei marchi cinesi, che ora puntano a conquistare fette crescenti delle vendite di auto elettriche in Europa e negli Usa, soprattutto nel segmento delle utilitarie compatte, finora **piuttosto trascurato** dalle case auto europee e americane.