

Il mercato delle automobili elettriche e ibride: un problema di batterie

Kevin Bullis

Tempi duri negli Stati Uniti per le aziende del settore

Lo sforzo del governo statunitense di creare una industria per le batterie destinate ad automobili elettriche ha recentemente subito un duro colpo a seguito della bancarotta di una delle principali aziende che aveva finanziato. La Enerdel aveva ricevuto un finanziamento pari a 118,5 milioni di dollari per realizzare una fabbrica di batterie agli ioni di litio in Indiana, come parte del programma di finanziamenti da 2 miliardi destinato a componenti e batterie per auto elettriche.

La Ener1, l'azienda madre di Enerdel, spera di riuscire a sopravvivere e dichiara che la Enerdel rimarrà operativa. Ciononostante, i problemi da affrontare indicano, almeno per ora, che vi sono troppe aziende a caccia dei pochi contratti disponibili per la realizzazione di batterie per automobili elettriche e ibride. I problemi della Ener1 sono nati dalla sua pesante dipendenza da un singolo cliente principale, la Think, che produceva automobili elettriche. La scorsa estate, la Think non è riuscita a emergere con il proprio prodotto, una costosa automobile elettrica a due posti che doveva competere con la Volt di GM e la Leaf di Nissan, entrambe più economiche e pratiche.

La Enerdel fabbricava le batterie per la vettura elettrica Think, fino a quando non è stata costretta a chiudere. Di conseguenza, anche l'azienda madre, Ener1, ha dovuto dichiarare bancarotta.

Fotografia: Michael Tercha/Chicago Tribune



Si prevede che la domanda crescerà nei prossimi anni come conseguenza delle pressioni da parte del governo sulle Case automobilistiche, oltre che dei progressi tecnologici grazie ai quali sarà possibile realizzare batterie più economiche. Al momento però le aziende negli Stati Uniti stanno competendo in un mercato ristretto. Quelle che riusciranno ad aggiudicarsi contratti chiave, o che dispongono già di fondi sufficientemente ampi, riusciranno probabilmente a farcela, a differenza di molte altre che potrebbero finire col collassare.

Secondo Dan Galves, un analista per la Deutsche Bank, i produttori di batterie elettriche dovranno attendere la crescita del mercato delle vetture elettriche: «Siamo certi che le fabbriche che verranno realizzate potranno venire sfruttate a pieno nel lungo termine. Tutto sta in quanto a lungo le aziende specializzate in batterie elettriche sapranno attendere». Queste previsioni dipendono da diverse ipotesi sulla crescita del mercato delle automobili elettriche e dal costo di produzione delle batterie. Galves sostiene che le batterie agli ioni di litio per vetture elettriche costano intorno ai 600 dollari per kilowatt-ora, contro i 250 dollari per kilowatt-ora delle batterie per computer portatili: «Non vi è alcuna ragione per cui le batterie per automobili non dovrebbero arrivare a costare quanto quelle per portatili». Se però questo traguardo non dovesse essere raggiunto, la domanda potrebbe crescere a un passo assai più lento e l'esuberanza nella capacità produttiva durerebbe più a lungo.

I problemi della Fisker mettono a rischio anche la A123 Systems

Dopo aver fallito nel tentativo di ottenere un finanziamento da parte del Dipartimento per l'Energia degli Stati Uniti (DOE), la Fisker Automotive, una startup che produce auto ibride elettriche di alta gamma, ha annunciato che interromperà le attività in una fabbrica nel Delaware e licenzierà 26 dipendenti. I problemi della Fisker potrebbero rivelarsi disastrosi non solo per la Casa

costruttrice, ma anche per la A123 Systems, che fornisce le batterie agli ioni di litio.

Si prospetta dunque la possibilità di due fallimenti, in un momento in cui i finanziamenti da parte del DOE sono in discussione a seguito della bancarotta di altre aziende che aveva supportato: Beacon Power, Ener1 e la più nota Solyndra, costruttrice di pannelli solari, che aveva ricevuto un finanziamento da 535 milioni di dollari.

La Fisker è un cliente fondamentale per la A123. A seguito della comunicazione da parte della Fisker, le azioni della A123 sono scese del 24 per cento. Sebbene i ricavi di entrambe le aziende siano cresciuti nell'ultimo periodo, entrambe stanno operando in perdita e potrebbero necessitare di ulteriori finanziamenti per evitare la bancarotta.

Negli ultimi mesi, entrambe le aziende avevano ricevuto buone notizie. Dopo anni di rinvii, la Fisker ha iniziato a vendere la propria Karma. A ora è riuscita a produrre 1.500 esemplari e a venderne centinaia. Anche la A123 Systems ha annunciato una notevole crescita nelle entrate nell'ultimo quadrimestre, ma ha anche ammonito che il suo tasso di crescita non sarebbe proseguito, in gran parte per via della cancellazione di ordini da parte della Fisker. «Al momento, la Fisker è un cliente molto importante. Lo è stato per il 2011 e lo sarà per il 2012», commenta Dan Galves, un analista presso la Deutsche Bank. «A partire da quest'anno però la A123 aggiungerà nuovi contratti, il che significa che la Fisker non è un cliente critico per il lungo termine». In effetti, la A123 dispone di significative riserve e di entrate derivanti dai contratti con diverse Case automobilistiche, alcuni progetti legati alle reti elettriche e alcuni impianti di energia d'emergenza per aziende.

La A123 fornisce il blocco batterie, visibile nel rendering, della berlina Karma della Fisker Automotive. Fonte: Fisker Automotive

