

UE+EFTA¹ - A gennaio-marzo 2018 sono state immatricolate 295mila nuove autovetture ad alimentazione alternativa (+25%), pari al 6,9% del mercato complessivo di circa 4,3 milioni di auto (+0,6%).

Le immatricolazioni di auto diesel calano del 17% e valgono il 38% del mercato, mentre le immatricolazioni di auto a benzina crescono del 14% e conquistano il 55% di quota.

Un'auto a trazione alternativa su quattro del mercato europeo è immatricolata in Italia.

1

Trend del mercato autovetture complessivo per alimentazione

A gennaio-marzo 2018 il mercato delle autovetture nuove risulta in leggera crescita rispetto ai volumi dell'analogo periodo del 2017: +0,6% con circa 4,3 milioni di unità.

Continua il trend negativo per il mercato delle auto diesel, in calo tendenziale del 17%, pari ad una perdita di 331mila unità e una quota di mercato del 38%. Aumentano invece le vendite di auto a benzina che crescono del 14%, pari a 295mila unità in più rispetto al volume delle vendite di gennaio-marzo 2017 e conquistano il 55% del mercato.

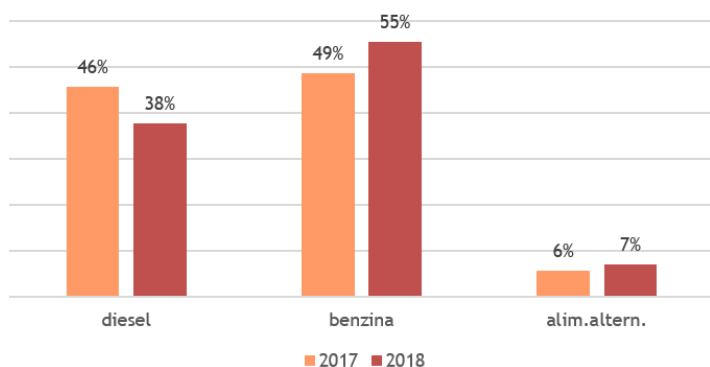
L'incremento del mercato delle auto a benzina è pari al volume delle auto ad alimentazione alternativa vendute nei primi 3 mesi dell'anno.

La contrazione del mercato diesel sta determinando un aumento delle emissioni medie di CO₂ delle nuove auto vendute che si è già evidenziato nel 2017. Secondo i dati preliminari dell'Agenzia Europea dell'Ambiente, l'emissione media di CO₂ delle nuove auto immatricolate nel 2017 è stata di 118,5 g/km, in aumento di 0,4 g/km rispetto alla media del 2016. Dal 2010, anno di avvio del monitoraggio previsto dalla legislazione europea, le emissioni medie sono diminuite di 22 gCO₂/km. Per raggiungere il target del 2021 di 95 gCO₂/km, occorre che la media delle emissioni si riduca ancora di 23,5 g/km, un'impresa impossibile senza il contributo delle auto nuove diesel, che producono meno CO₂ delle auto a benzina.

Un fattore incidente sulla produzione di CO₂ è la massa delle autovetture, che risulta in aumento per le auto a benzina di 27 kg rispetto al 2016, mentre quella delle auto diesel è rimasta costante negli ultimi due anni.

I mercati delle auto diesel che registrano le perdite in volumi più consistenti sono: UK, Germania, Francia, Spagna, Belgio, Irlanda e Austria; il calo delle auto diesel in questi sette Paesi vale il 90% del calo complessivo registrato nel trimestre. L'Italia registra una flessione del mercato diesel del 3% circa. I Paesi Bassi invece registrano un aumento delle vendite di auto diesel del 7%.

UE/EFTA - Immatricolazioni autovetture per alimentazione in % sul totale - Gennaio/Marzo 2017 e 2018



Var% 1° trimestre 2018/2017

Auto diesel	-17%
Auto a benzina	+14%
Auto ad alimentazione alternativa	+25%

ANFIA su dati ACEA

¹ UE/EFTA 26 Paesi: La rilevazione non include Croazia, Cipro, Lussemburgo, Malta, Islanda

In UE/EFTA vivono 525,5 milioni di persone e circolano oltre 265 milioni di autovetture, pari ad 1 autovettura ogni 2 abitanti. L'automobile rappresenta il mezzo più utilizzato negli spostamenti, pari all'83% del traffico passeggeri misurato in passeggeri per km (dato 2015, Eurostat), con quote più basse solo in alcuni dei nuovi Paesi Membri.

Nell'UE, escluso EFTA, lo stock delle auto registrate (259,7 milioni) ha un'età media di 11 anni (media UE 2016, ACEA), in aumento costante dal 2007 (era di 8,4 anni). La quota delle auto ad alimentazione alternativa è il 5,1% del parco, quota che include le auto a metano, GPL, elettriche, ibride plug-in, fuel cell (escluso ibride tradizionali).

Sull'evoluzione più o meno rapida del mercato delle auto nuove ad alimentazione alternativa occorre considerare alcuni fattori significativi, tra i quali la diffusione della rete distributiva dei carburanti alternativi o di ricarica per i veicoli elettrici; misure a sostegno del mercato ad alimentazione alternativa (tasse sui carburanti, incentivi all'acquisto); nel caso della mobilità elettrica si aggiungono anche il costo per l'acquisto dell'auto, che è più alto se comparato ad un'auto con motore a combustione interna; la percentuale di popolazione urbana rispetto a quella rurale (Italia 69% vs UK 83%, Paesi Bassi 90%, Francia 80%, Germania 75%, dati di fonte Nazioni Unite); il reddito pro-capite della popolazione (quello della Norvegia è il più alto dell'UE/EFTA).

Gli obiettivi di decarbonizzazione dei trasporti al 2030 e i target emissivi proposti dalla Commissione Europea spingono il mercato dei veicoli verso l'elettrificazione, nonostante il principio regolamentato basato sulla neutralità tecnologica (Direttiva DAFI). Il calo della domanda di auto diesel determinerà un aumento dei costi produttivi, che renderanno meno profittevole produrre auto "small" con motorizzazione a gasolio, sulle quali peserà anche l'applicazione del requisito di conformità RDE (Real Driving Emissions) più restrittivo. Le auto dei segmenti maggiori convergeranno su motori convenzionali o ibridi plug-in.

Il passaggio alla motorizzazione ibrida o elettrica può passare attraverso gradi differenti di autonomia, che semplificando possiamo riassumere in:

- Motorizzazione ibrida mild e full. Al motore termico è affiancato un motore elettrico, in grado di funzionare separatamente o assieme. Nei motori mild hybrid, un motore/alternatore elettrico e una batteria permettono di recuperare l'energia in rilascio e utilizzarla in accelerazione; il motore mild hybrid non consente all'auto di avanzare in modalità esclusivamente elettrica, a zero emissioni.
Le auto full hybrid sono capaci di avanzare con la sola spinta del motore elettrico, che si può trovare tra il propulsore termico e il cambio, essere parte integrante della trasmissione o anche muovere direttamente le ruote posteriori.
- Motorizzazione ibrida plug-in. L'auto ibrida plug-in è un'ibrida a cui è stata aumentata la capacità della batteria. Per muoversi utilizza principalmente il motore termico, ma la batteria maggiorata permette di arrivare a circa 30/50 km utilizzando il solo motore elettrico e abbattendo sensibilmente i consumi e le emissioni di anidride carbonica. Le auto ibride plug-in si possono ricaricare collegando la vettura a una normale presa domestica, a una wallbox o a una colonnina pubblica.
- Motorizzazione elettrica con autonomia estesa. Le auto elettriche EREV, Extended- Range Electric Vehicles, o ad autonomia estesa, sono dotate di un motore elettrico equipaggiato anche con un piccolo motore termico che serve per produrre energia elettrica quando l'autonomia delle batterie scarseggia.
- Motorizzazione puro elettrico. L'auto elettrica è spinta da un motore elettrico alimentato da una batteria, non produce emissioni nocive. Le autovetture elettriche hanno un'autonomia che varia molto. Le case costruttrici dichiarano, per i modelli equipaggiati con batterie al litio, autonomie nell'ordine di 200-400 Km, alcuni modelli possono arrivare a 600 km. Le batterie delle vetture elettriche devono essere ricaricate periodicamente e solitamente vengono caricate dalla rete elettrica. In questo caso l'energia è generata da una varietà di risorse come il carbone, l'energia idroelettrica, l'olio combustibile, il gas naturale, altre fonti rinnovabili o energia nucleare.

L'elettrificazione della mobilità è un processo in continua e rapida evoluzione. Costruttori e fornitori di componenti migliorano e ricercano soluzioni innovative che riducano i consumi e le emissioni nocive e climalteranti e al contempo aumentino le prestazioni sempre più sofisticate dei veicoli. Una delle soluzioni innovative riguarda il passaggio dagli attuali 12 Volt ai 48 Volt degli impianti elettrici delle vetture, una soluzione intelligente e poco costosa per consumare di meno e avere migliori prestazioni.

UE/EFTA - IMMATRICOLAZIONI AUTOVETTURE PER ALIMENTAZIONE

	AUTOVETTURE DIESEL			BENZINA			ALIMENTAZIONE ALTERNATIVA			TOTALE								
	1 T 2018	%	Var. %	1 T 2018	%	Var. %	1 T 2018	%	Var. %	1 T 2018	%	Var. %						
AUSTRIA	37.879	2,4	-18,6	48.424	2,1	38.711	1,9	25,1	4.171	1,4	3.256	1,4	28,1	90.474	2,1	88.493	1,4	28,1
BELGIUM	62.247	3,9	-18,9	93.705	4,0	80.039	3,9	17,1	9.605	3,3	7.935	3,4	21,0	165.557	3,9	164.709	3,4	21,0
BULGARIA	4.810	0,3	4,567	4.546	0,2	2.946	0,1	54,3	391	0,1	241	0,1	62,2	9.747	0,2	7.754	0,1	62,2
CZECH REPUBLIC	21.679	1,4	-21,5	44.238	1,9	38.013	1,8	16,4	1.937	0,7	1.776	0,8	9,1	67.854	1,6	67.403	0,8	9,1
DENMARK	20.258	1,3	-4,0	36.505	1,5	38.761	1,9	-5,8	2.795	0,9	1.697	0,7	64,7	59.558	1,4	61.550	0,7	64,7
ESTONIA	3.149	0,2	3,8	5.052	0,2	4.313	0,2	17,1	350	0,1	326	0,1	7,4	8.551	0,2	7.674	0,1	7,4
FINLAND	8.479	0,5	-24,0	21.163	0,9	19.125	0,9	10,7	4.771	1,6	2.847	1,2	67,6	34.413	0,8	33.126	1,2	67,6
FRANCE	226.048	14,1	-11,9	297.394	12,6	255.638	12,4	16,3	33.400	11,3	28.971	12,3	15,3	556.842	13,1	541.054	12,3	15,3
GERMANY	283.766	17,7	-21,3	553.467	23,5	460.197	22,3	20,3	41.377	14,0	23.857	10,1	73,4	878.610	20,7	844.682	10,1	73,4
GREECE	10.502	0,7	1,4	15.030	0,6	10.125	0,5	48,4	1.188	0,4	609	0,3	95,1	26.720	0,6	21.088	0,3	95,1
HUNGARY	7.459	0,5	-10,1	22.535	1,0	15.147	0,7	48,8	1.615	0,5	900	0,4	79,4	31.609	0,7	24.346	0,4	79,4
IRELAND	40.403	2,5	-20,3	26.926	1,1	22.470	1,1	19,8	4.466	1,5	2.798	1,2	59,6	71.795	1,7	75.982	1,2	59,6
ITALY	316.367	19,7	-2,6	189.768	8,1	196.019	9,5	-3,2	68.127	23,1	62.488	26,5	9,0	574.262	13,5	583.239	26,5	9,0
LATVIA	1.712	0,1	-3,5	2.444	0,1	2.032	0,1	20,3	115	0,0	78	0,0	47,4	4.271	0,1	3.884	0,0	47,4
LITHUANIA	2.396	0,1	4,7	3.901	0,2	3.090	0,1	26,2	181	0,1	146	0,1	24,0	6.478	0,2	5.524	0,1	24,0
NETHERLANDS	21.144	1,3	19,814	103.240	4,4	92.382	4,5	11,8	11.639	3,9	7.501	3,2	55,2	136.023	3,2	119.697	3,2	55,2
POLAND	32.448	2,0	-5,2	99.639	4,2	84.287	4,1	18,2	7.785	2,6	7.401	3,1	5,2	139.872	3,3	125.932	3,1	5,2
PORTUGAL	34.138	2,1	-9,1	25.314	1,1	20.160	1,0	25,6	3.777	1,3	2.156	0,9	75,2	63.229	1,5	59.869	0,9	75,2
ROMANIA	13.366	0,8	7,5	14.124	0,6	8.770	0,4	61,0	1.137	0,4	598	0,3	90,1	28.627	0,7	21.807	0,3	90,1
SLOVAKIA	11.408	0,7	-9,5	15.279	0,6	12.815	0,6	19,2	849	0,3	560	0,2	51,6	27.536	0,6	25.977	0,2	51,6
SLOVENIA	6.746	0,4	-23,4	12.982	0,6	9.537	0,5	36,1	631	0,2	341	0,1	85,0	20.359	0,5	18.690	0,1	85,0
SPAIN	130.661	8,1	-17,3	187.799	8,0	135.681	6,6	38,4	21.851	7,4	14.244	6,0	53,4	340.311	8,0	307.911	6,0	53,4
SWEDEN	36.654	2,3	-22,1	38.472	1,6	32.902	1,6	16,9	12.271	4,2	9.472	4,0	29,6	87.397	2,1	89.404	4,0	29,6
UNITED KINGDOM	240.614	15,0	-33,3	441.182	18,7	426.093	20,7	3,5	36.693	12,4	33.405	14,1	9,8	718.489	16,9	820.016	14,1	9,8
EUROPEAN UNION	1.574.333	98,2	-17,0	2.303.129	97,8	2.009.253	97,5	14,6	271.122	91,7	213.603	90,5	26,9	4.148.584	97,5	4.119.811	90,5	26,9
EU15	1.469.160	91,6	-17,5	2.078.389	88,2	1.828.303	88,7	13,7	256.131	86,7	201.236	85,2	27,3	3.803.680	89,4	3.810.820	85,2	27,3
EU (New Members)	105.173	6,6	-9,1	224.740	9,5	180.950	8,8	24,2	14.991	5,1	12.367	5,2	21,2	344.904	8,1	308.991	5,2	21,2
NORWAY	6.286	0,4	-34,7	7.711	0,3	9.695	0,5	-20,5	19.802	6,7	18.916	8,0	4,7	33.799	0,8	38.241	8,0	4,7
SWITZERLAND	22.718	1,4	-18,2	44.771	1,9	41.401	2,0	8,1	4.600	1,6	3.579	1,5	28,5	72.089	1,7	72.769	1,5	28,5
EFTA	29.004	1,8	-22,5	52.482	2,2	51.096	2,5	2,7	24.402	8,3	22.495	9,5	8,5	105.888	2,5	111.010	9,5	8,5
EU + EFTA	1.603.337	100,0	-17,1	2.355.611	100,0	2.060.349	100,0	14,3	295.524	100,0	236.098	100,0	25,2	4.254.472	100,0	4.230.821	100,0	25,2
EU15 + EFTA	1.498.164	93,4	-17,6	2.130.871	90,5	1.879.399	91,2	13,4	280.533	94,9	223.731	94,8	25,4	3.909.568	91,9	3.921.830	94,8	25,4

Fonte : ACEA, 26 Paesi per i quali sono disponibili le informazioni (escluso Croazia, Cipro, Malta, Lussemburgo e Islanda)

Trend del mercato autovetture ad alimentazione alternativa

Nel 2017, in Unione europea, le immatricolazioni di autovetture ad alimentazione alternativa hanno quasi raggiunto la soglia del milione di unità (953.355 unità), in crescita del 39% sul 2016, esattamente 265 mila vetture in più.

Nei primi tre mesi del 2018, secondo i risultati preliminari di ACEA, le nuove immatricolazioni di autovetture ad alimentazione alternativa superano le 295mila unità, in crescita tendenziale del 25%.

Secondo la tipologia di alimentazione, il mercato si compone di oltre 88.300 auto elettriche, di cui 43.600 a batteria (incluso fuel cell) e 44.700 ibride plug-in (incluso extended range); 145.200 ibride (mild&full) e 61.900 auto a gas (gas naturale, GPL, E85).

UE/EFTA - Mercato auto ad alimentazione alternativa

	1 T 2018	%	1 T 2017	%	VAR % 1° T 18/17
Totale auto elettriche ECV	88.329	29,9	62.695	26,6	40,9
Auto elettriche a batteria (BEV) ¹	43.585	14,7	32.297	13,7	35,0
Auto ibride plug-in (PHEV) ²	44.744	15,1	30.398	12,9	47,2
Auto ibride (HEV)	145.241	49,1	118.169	50,1	22,9
Auto a gas ³	61.954	21,0	55.234	23,4	12,2
Totale auto ad alimentazione alternativa	295.524	100,0	236.098	100,0	25,2

¹ include fuel cell

² include extended range

³ include gas naturale, GPL, E85

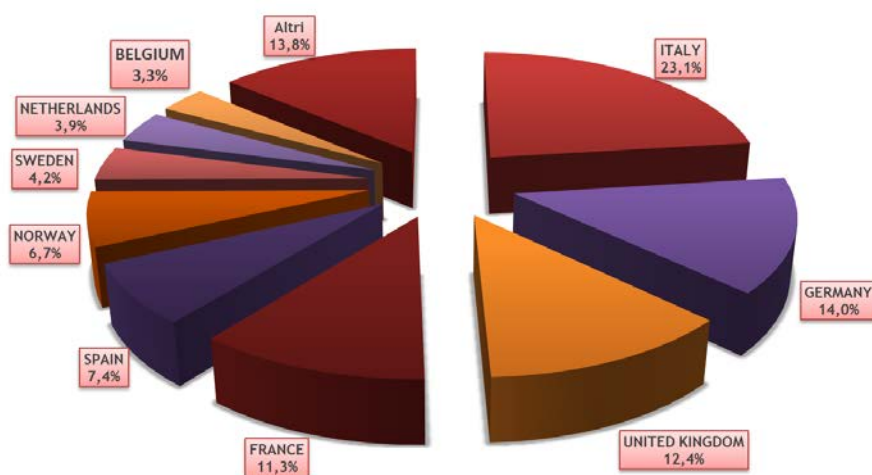
Nell'UE15 la crescita del mercato delle auto ad alimentazione alternativa è del 27%. Con circa 256 mila immatricolazioni, l'area rappresenta l'86,7% del mercato europeo delle auto ecofriendly.

Nell'area dei nuovi Paesi membri la crescita del mercato ad alimentazione alternativa è del 21%. Con quasi 15 mila nuove registrazioni, l'area rappresenta appena il 5% del mercato.

Nell'area EFTA il mercato delle auto ecofriendly aumenta dell'8,5%. Con oltre 24 mila nuove registrazioni, l'area rappresenta l'8,3% del mercato (era il 9,5% un anno fa).

Complessivamente la quota delle auto "ecofriendly" nell'UE/EFTA è pari al 6,9% del mercato complessivo.

UE-Efta - Quote di mercato per Paese delle vetture ecofriendly sul totale mercato ad alimentazione alternativa nel 1° trimestre 2018 di 295.524 unità.

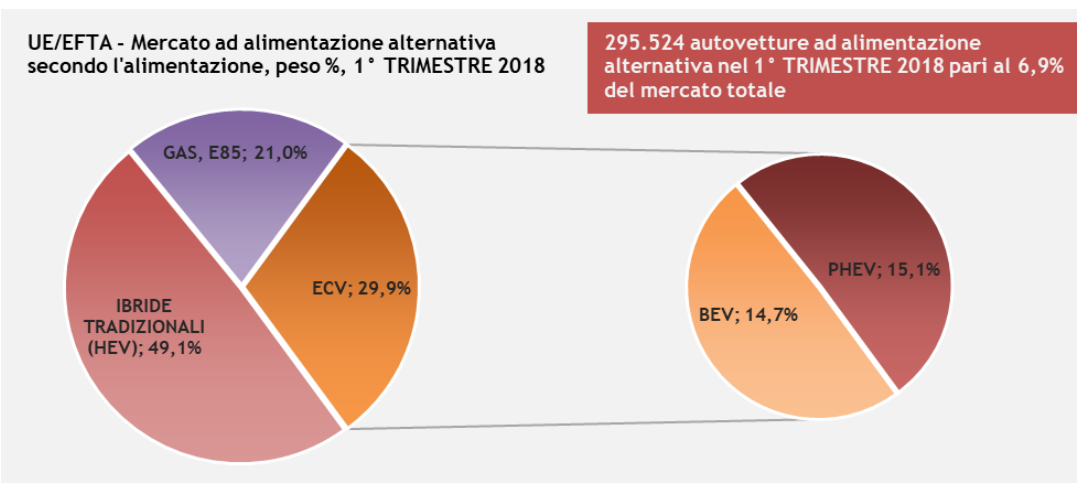
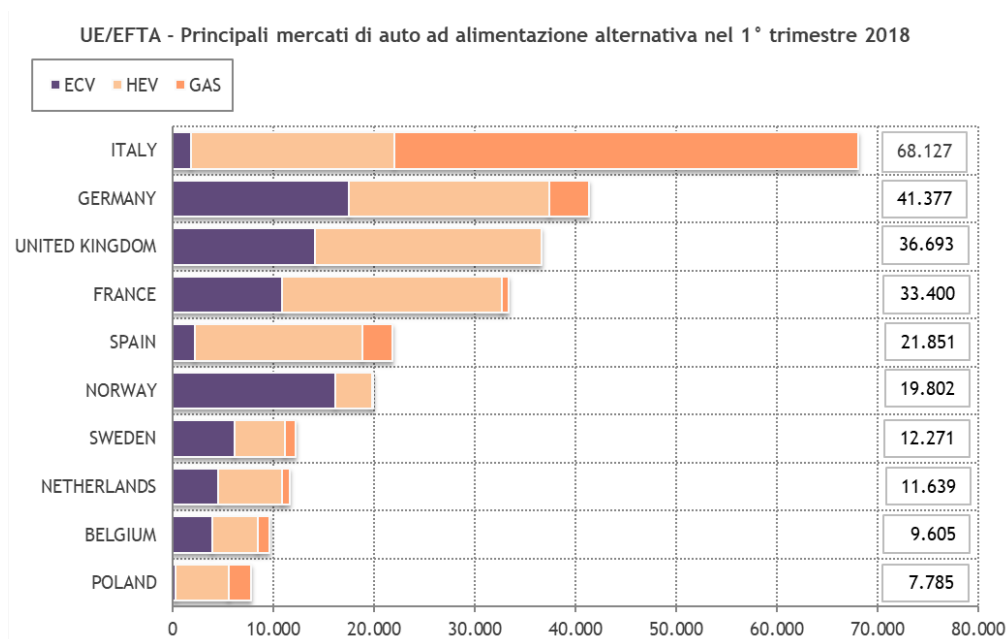


26 paesi considerati

Elaborazione ANFIA su dati ACEA

Il grafico sottostante riporta la classifica dei primi 10 mercati ad alimentazione alternativa in UE/Efta. I volumi del mercato dell'Italia, in testa alla classifica, staccano nettamente i paesi che seguono, grazie alle vendite di auto a gas, una prerogativa specificamente italiana. I primi 5 mercati a trazione alternativa dell'UE-EFTA, che rappresentano il 68% del mercato dell'auto ecofriendly, sono: Italia (23,1% del mercato UE/EFTA), Germania (14%), UK (12,4%), Francia (11,3%) e Spagna (7,4%).

Nel 1° Trimestre 2018 il mercato tedesco ha sorpassato quello inglese e quello francese, posizionandosi al 2° posto per volumi di auto alternative immatricolate.



La quota delle vetture elettriche (ECV) sul mercato totale delle autovetture ad alimentazione alternativa in UE/EFTA è passata dal 26,6% di gennaio-marzo 2017 al 29,9% di gennaio-marzo 2018, con un incremento dei volumi del 41%. I segmenti delle auto BEV e quelle ibride plug-in (PHEV) hanno entrambi una quota attorno al 15% del mercato europeo ad alimentazione alternativa.

In UE/EFTA 1 auto ogni 48 immatricolate (tutte le alimentazioni) è elettrica (ECV), valore che sale a 1 auto ogni 59 immatricolate se si esclude l'EFTA. Per quanto riguarda le aree UE15 e UE Nuovi Membri, il rapporto è rispettivamente di auto ECV ogni 56 e ogni 221 immatricolate, mentre per l'area EFTA il rapporto precipita a 1 vettura ECV su 6 immatricolate.

Secondo questo rapporto, il paese leader per quanto riguarda le vendite di auto elettriche è la Norvegia (1 auto ogni 2 immatricolate sul mercato totale nazionale), seguita dalla Svezia (1:14), Finlandia (1:23), Paesi Bassi (1:30) e Svizzera (1:32). A fondo classifica si trovano Estonia, Lituania e Slovacchia che hanno un rapporto di 1 autovettura ECV ogni 500 immatricolate.

Il totale di auto ibride (HEV, escluso PHEV e EREV) immatricolate nel 1° trimestre 2018 rappresenta quasi la metà delle auto ad alimentazione alternativa (49,1%), con una variazione positiva del 22,9%, mentre il mercato delle auto a gas cresce del 12,2%, con una quota del 21%, pari a 2,4 punti in meno rispetto alla quota realizzata un anno fa.

Incidono sulla mobilità sostenibile e, in particolare su quella effettuata con auto a bassissime emissioni, fattori che sono propri di ogni Paese. Se si fa un parallelo, per esempio tra Paesi Bassi e Italia, si potrà notare quanto le caratteristiche proprie del Paese (geografiche, economiche, sociali, politiche etc.) influenzino la tipologia di mobilità. I Paesi Bassi hanno una densità abitativa di 484 ab/kmq, la più alta tra i paesi europei e oltre 1/3 della popolazione si concentra in un'area che include le principali città come Amsterdam, Rotterdam, l'Aia, Utrecht, con un tasso di urbanizzazione del Paese che arriva all'80%.

L'Italia ha una densità abitativa di poco più di 200 ab/kmq, un tasso di urbanizzazione del 69%, con una distribuzione abitativa molto difforme, dovuta ad un territorio che si presenta solo per il 23% pianeggiante (35% montano e 42% collinare).

Dal 2008 il Governo dei Paesi Bassi ha incoraggiato l'acquisto di auto efficienti sotto il profilo delle emissioni di CO₂. Nel 2015, grazie agli incentivi pubblici all'acquisto di auto elettriche, nei Paesi Bassi sono state immatricolate oltre 44mila auto ECV, negli anni successivi invece, in assenza di incentivi all'acquisto, le immatricolazioni sono scese a 23mila nel 2016 e a 11mila auto nel 2017.

In Italia nel 2015 sono state immatricolate 2.300 auto elettriche, incluso ibride plug-in, salite a 2.800 nel 2016 e 4.800 nel 2017, senza determinanti incentivi all'acquisto.

I Paesi Bassi hanno un parco di 8,2 milioni di auto, l'Italia ha un parco di oltre 38,5 milioni di autovetture.

Infine i Paesi Bassi possono contare su alcuni importanti fattori che in termini di mobilità sostenibile fanno la differenza rispetto all'Italia (senza contare l'ordine di grandezza dei due paesi in termini di superficie e popolazione, che comunque pesano), come la presenza di un trasporto pubblico tra i più efficienti in Europa e l'ampia diffusione di piste ciclabili, che grazie a politiche efficaci e investimenti pubblici hanno potuto incidere positivamente sulle abitudini e sulla vita dei cittadini.

Un altro confronto utile per analizzare la differente crescita del mercato delle auto a bassissime emissioni tra i Paesi europei, riguarda la dimensione del mercato. È il caso della Norvegia, che immatricola 1 auto elettrica ogni due vendite, ma in un anno immatricola (158mila autovetture nel 2017) meno del volume medio mensile dell'Italia (164mila), della Francia (176mila), della Germania (287mila) e del Regno Unito (212mila). La Norvegia ha un parco circolante di 2,7 milioni di autovetture, poco meno del parco vetture della sola regione Emilia Romagna (2,8 milioni). La Norvegia ha anche il reddito pro capite più alto d'Europa.

Tra i Paesi europei, Norvegia, Svezia e Finlandia sono quelli che a gennaio-marzo 2018 hanno il mercato ad alimentazione alternativa che pesa di più rispetto al proprio mercato totale (tutte le alimentazioni): in Norvegia la quota delle autovetture ad alimentazione alternativa ha superato la metà del mercato (58,6% di quota), in Svezia è il 14% del mercato, seguono Finlandia, con una quota di alternative sul totale del mercato del 13,9%, Italia con l'11,9% di quota, Paesi Bassi con l'8,6%, Spagna e Svizzera con il 6,4%. Gli altri major markets europei, Germania, Francia e UK, hanno quote di auto ad alimentazione alternativa sul proprio mercato rispettivamente del 4,7%, 6,0% e 5,1%.

I paesi citati presentano differenze notevoli tra i tipi di alimentazione alternativa che caratterizzano il proprio mercato: per la Norvegia si tratta soprattutto di auto elettriche, per la Svezia di auto elettriche e ibride tradizionali, per la Finlandia di auto ibride tradizionali ed elettriche, per l'Italia di auto a gas e ibride tradizionali, per i Paesi Bassi di auto di ibride tradizionali ed elettriche, per la Spagna di auto ibride tradizionali e per la Svizzera di auto elettriche e ibride tradizionali.

IMMATRICOLAZIONI AUTOVETTURE ALIMENTAZIONE ALTERNATIVA
PER TIPO IN % SUL TOTALE DELLE AUTO ECOFRIENDLY DI OGNI PAESE

1° TRIMESTRE 2018	ECV	HEV	GAS	TOTALE AFV
AUSTRIA	54,0%	40,4%	5,6%	100,0%
BELGIUM	41,4%	46,8%	11,8%	100,0%
BULGARIA	14,1%	85,9%		100,0%
CZECH REPUBLIC	11,1%	37,2%	51,7%	100,0%
DENMARK	37,4%	62,6%	0,0%	100,0%
ESTONIA	5,1%	94,3%	0,6%	100,0%
FINLAND	31,1%	62,7%	6,2%	100,0%
FRANCE	32,7%	65,3%	2,1%	100,0%
GERMANY	42,5%	47,9%	9,6%	100,0%
GREECE	5,6%	71,5%	22,9%	100,0%
HUNGARY	29,8%	69,5%	0,7%	100,0%
IRELAND	12,8%	87,2%		100,0%
ITALY	2,7%	29,7%	67,6%	100,0%
LATVIA	18,3%	73,0%	8,7%	100,0%
LITHUANIA	7,2%	92,8%		100,0%
NETHERLANDS	38,7%	55,3%	6,0%	100,0%
POLAND	4,4%	67,8%	27,8%	100,0%
PORTUGAL	40,2%	44,1%	15,7%	100,0%
ROMANIA	17,2%	67,3%	15,6%	100,0%
SLOVAKIA	6,5%	64,7%	28,9%	100,0%
SLOVENIA	26,9%	64,2%	8,9%	100,0%
SPAIN	10,1%	76,2%	13,8%	100,0%
SWEDEN	50,6%	40,7%	8,7%	100,0%
UNITED KINGDOM	38,6%	61,4%		100,0%
EUROPEAN UNION	25,8%	51,5%	22,7%	100,0%
EU15	26,7%	50,7%	22,6%	100,0%
EU (New Members)	10,4%	65,1%	24,5%	100,0%
NORWAY	81,7%	18,2%	0,0%	100,0%
SWITZERLAND	48,9%	45,0%	6,1%	100,0%
EFTA	75,5%	23,3%	1,2%	100,0%
EU + EFTA	29,9%	49,1%	21,0%	100,0%
EU15 + EFTA	30,9%	48,3%	20,8%	100,0%

IMMATRICOLAZIONI AUTOVETTURE ALIMENTAZIONE ALTERNATIVA
PER TIPO IN % SUL TOTALE MERCATO DI OGNI PAESE

1° TRIMESTRE 2018	ECV	HEV	GAS	TOTALE AFV
AUSTRIA	2,5%	1,9%	0,3%	4,6%
BELGIUM	2,4%	2,7%	0,7%	5,8%
BULGARIA	0,6%	3,4%		4,0%
CZECH REPUBLIC	0,3%	1,1%	1,5%	2,9%
DENMARK	1,8%	2,9%	0,0%	4,7%
ESTONIA	0,2%	3,9%	0,0%	4,1%
FINLAND	4,3%	8,7%	0,9%	13,9%
FRANCE	2,0%	3,9%	0,1%	6,0%
GERMANY	2,0%	2,3%	0,5%	4,7%
GREECE	0,3%	3,2%	1,0%	4,4%
HUNGARY	1,5%	3,5%	0,0%	5,1%
IRELAND	0,8%	5,4%		6,2%
ITALY	0,3%	3,5%	8,0%	11,9%
LATVIA	0,5%	2,0%	0,2%	2,7%
LITHUANIA	0,2%	2,6%		2,8%
NETHERLANDS	3,3%	4,7%	0,5%	8,6%
POLAND	0,2%	3,8%	1,5%	5,6%
PORTUGAL	2,4%	2,6%	0,9%	6,0%
ROMANIA	0,7%	2,7%	0,6%	4,0%
SLOVAKIA	0,2%	2,0%	0,9%	3,1%
SLOVENIA	0,8%	2,0%	0,3%	3,1%
SPAIN	0,6%	4,9%	0,9%	6,4%
SWEDEN	7,1%	5,7%	1,2%	14,0%
UNITED KINGDOM	2,0%	3,1%		5,1%
EUROPEAN UNION	1,7%	3,4%	1,5%	6,5%
EU15	1,8%	3,4%	1,5%	6,7%
EU (New Members)	0,5%	2,8%	1,1%	4,3%
NORWAY	47,9%	10,7%	0,0%	58,6%
SWITZERLAND	3,1%	2,9%	0,4%	6,4%
EFTA	17,4%	5,4%	0,3%	23,0%
EU + EFTA	2,1%	3,4%	1,5%	6,9%
EU15 + EFTA	2,2%	3,5%	1,5%	7,2%

Major Markets ad alimentazione alternativa

I cinque major markets europei hanno immatricolato 201 mila nuove autovetture ad alimentazione alternativa, con una quota che vale il 6,6% del relativo mercato complessivo nei primi 3 mesi del 2018.

In Italia il mercato delle auto ecofriendly ha superato le 68mila unità, +9%. Il 67,6% del mercato è costituito da auto a gas, il 29,7% da auto ibride tradizionali e il 2,7% da auto ricaricabili (puro elettrico e plug-in). Le auto ad alimentazione alternativa rappresentano l'11,9% del mercato. Le auto a gas hanno anche una penetrazione nel parco circolante molto significativa: a fine 2017 rappresentano l'8,4% di tutte le registrazioni. Le auto con altre alimentazioni alternative sono appena lo 0,5% del parco.

In Germania sono state immatricolate circa 41.400 autovetture ad alimentazione alternativa, con una crescita tendenziale del 73%, tra le più alte registrate tra i Paesi europei, con il 42,5% di auto elettriche (ECV), il 47,9% ibride tradizionali, il 9,6% a gas. Complessivamente il mercato tedesco di auto alternative ha una quota del 4,7%. A fine aprile 2016 il Governo ha raggiunto un accordo con le case costruttrici per agevolare l'acquisto di auto elettriche e ibride plug-in, attraverso gli incentivi, impegnando 1 miliardo di euro. Chi compra un veicolo 100% elettrico riceve uno sconto di 4 mila euro, che scendono a 3 mila per l'ibrido plug-in. I costi di queste misure sono sostenuti dalle casse pubbliche e dai produttori di auto in pari misura. Beneficiano dello "sconto" solo vetture con un prezzo di vendita inferiore a 60 mila euro. Il miliardo di euro in sussidi è così ripartito: 600 milioni per gli incentivi all'acquisto fino alla fine del 2018. Altri 300 milioni sono stati invece stanziati per accelerare la costruzione delle infrastrutture di ricarica nelle città e lungo le autostrade. I 100 milioni restanti sono destinati a rimpiazzare le auto a combustione interna delle flotte del governo federale con auto elettriche. Il piano, operativo dal mese di giugno 2016, aveva l'obiettivo di spingere la Germania verso il milione di auto elettriche su strada entro il 2020, obiettivo ridimensionato, poi, a 500mila unità (l'1,1% del parco circolante, su oltre 46 milioni di auto).

A fine 2017 risultano circolanti in Germania 53.861 autovetture elettriche e 44.419 ibride plug-in, complessivamente 98.280 unità. Per raggiungere l'obiettivo alla fine del 2020, nei prossimi 3 anni dovrebbero essere immatricolate 400 mila auto ECV (ben 133mila all'anno).

Nel Regno Unito, delle quasi 36.700 nuove vetture ad alimentazione alternativa immatricolate nel 1° trimestre 2018 (+10% su gennaio-marzo 2017), il 61,4% riguarda auto ibride tradizionali e il 38,6% elettriche (ECV).

Il governo del Regno Unito ha svolto un ruolo significativo nel sostenere la riduzione delle emissioni di CO2 del comparto auto attraverso un programma di incentivazione. Fra i criteri di ammissione al Piano Plug in Car Grant "PiCG" vi sono i livelli emissivi in g/km di CO2, le distanze minime percorribili in modalità elettrica, la garanzia della batteria, etc. Dal lancio del Piano, a gennaio 2011, sono state incentivate fino a maggio 2018, 148.465 autovetture, i cui livelli emissivi rispondono ai criteri fissati per ottenere il contributo economico. La sovvenzione per le auto plug-in sarà mantenuta almeno fino ad ottobre 2018, quando verrà effettuata una revisione dei livelli di incentivazione.

In Francia sono state immatricolate 33.400 autovetture ad alimentazione alternativa (+15%), il 65,3% delle quali sono ibride, il 32,7% elettriche, il 2,1% a gas e biofuel. Dal 2016 il "superbonus" consente, a chi decide di rottamare un veicolo diesel con oltre 10anni di anzianità, di beneficiare di un incentivo fino a 3.700 Euro oltre i 6.300 euro del bonus previsti per l'acquisto di un veicolo elettrico; l'incentivo arriva così a 10 mila euro per le auto che emettono meno di 20 gCO₂/km (in pratica le auto a trazione elettrica). È previsto anche un superbonus di 1.000 Euro per l'acquisto di un veicolo con emissioni comprese tra 21 e 60 g/km (in pratica le auto ibride plug-in).

In Spagna il mercato delle auto alternative è cresciuto del 53,4% con oltre 21.800 nuove registrazioni. Le auto ibride tradizionali sono il 76% del mercato ecofriendly, le auto a gas sono il 13,8% e le auto ricaricabili il 10,1%.

Il mercato delle auto alternative della Norvegia segue per volumi i cinque major markets europei, con 19.800 immatricolazioni (+4,7%). Ogni 100 vetture nuove vendute in Norvegia ben 47,9 sono a zero emissioni o a bassissime emissioni (PHEV+EREV+FCEV). Nei primi 3 mesi del 2018, il 44,8% delle auto nuove immatricolate ha emissioni fino a 50 gCO₂/km, era il 31,2% a gennaio-marzo 2017, una differenza di ben 13,6 punti in meno in un anno.

Auto Elettriche (ECV, include BEV, EREV, FCEV, PHEV)

Per il momento, il mercato dei veicoli elettrici è dipendente dagli incentivi all'acquisto che richiedono un impegno economico continuo da parte degli Stati. Secondo lo Studio Ambrosetti², la tendenziale parità tecnologica tra propulsione elettrica e motore termico dovrebbe essere raggiunta nel 2025 e, nel 2030, dovrebbe essere possibile un allineamento dei costi d'acquisto per il cliente finale tra le auto elettriche e altre modalità di propulsione.

Il contributo all'acquisto è dunque una leva molto importante. Nei Paesi Bassi la fine degli incentivi all'acquisto di auto elettriche ha determinato una forte contrazione di questo mercato, che nel 2016 è calato del 49% e nel 2017 ha subito un ulteriore ridimensionamento del 52%, a fronte di un mercato in crescita del 9%.

Al momento la tecnologia deve ancora migliorare sotto vari aspetti perché i consumatori scelgano l'elettromobilità in maniera diffusa. Occorre aumentare l'autonomia e ridurre i tempi di ricarica, oltre ai costi d'acquisto del veicolo.

Sono altresì fattori determinanti nell'evoluzione della domanda di veicoli elettrici, su cui i decisori pubblici possono investire: la conoscenza dei dati di parco e dei flussi di traffico, indispensabile per applicare politiche e modelli di mobilità utili alla riduzione degli inquinanti e dei climalteranti; la valutazione delle emissioni per la produzione di elettricità destinata alle auto; lo sviluppo del mix energetico e delle infrastrutture.

Mentre localmente la motorizzazione elettrica non produce emissioni (città), l'effetto *well to wheel* dipende dal mix energetico. La *carbon footprint* dipende dal mix energetico di produzione di elettricità per le batterie e dalle perdite durante la trasmissione e l'immagazzinamento della potenza elettrica.

Il potenziale delle fonti di energia rinnovabili per alimentare i veicoli elettrici potrà contribuire ad una notevole decarbonizzazione del settore dei trasporti su strada e ad una migliore efficienza nell'utilizzo delle risorse. L'integrazione dell'ulteriore domanda di energia causata dai veicoli elettrici rappresenta una sfida per la gestione dei sistemi di alimentazione a livello locale, nazionale ed europeo. I veicoli elettrici richiederanno produzione di energia elettrica supplementare che, in assenza di investimenti coordinati, potrebbe stressare le infrastrutture elettriche.

Il Vecchio Continente è senza dubbio il leader globale della transizione *low-carbon*, ma sul fronte delle batterie e dei sistemi di accumulo, uno dei settori che determineranno il vincitore nella sfida sul mercato dell'automobile, deve sicuramente recuperare il ritardo rispetto ai colossi asiatici e statunitensi (che controllano quasi il 90% del mercato globale). Per correre ai ripari, è stato istituito presso la Commissione Europea un gruppo di attori istituzionali e industriali per delineare una strategia d'azione comune nel settore delle batterie e dello stoccaggio elettrico, con l'obiettivo di creare una 'alleanza' industriale tra i principali player europei in grado di posizionare l'Europa in modo competitivo sul mercato globale delle batterie.

Oltre ai benefici per l'inquinamento atmosferico, il motore elettrico ha altri lati positivi come la riduzione dell'inquinamento acustico e la manutenzione ridotta (ci sono meno parti in movimento che, quindi, sono meno soggette a malfunzionamenti o rotture). L'auto ibrida plug-in invece è un'ibrida cui è stata aumentata la capacità della batteria ed è stata data la possibilità di ricarica da una presa.

Un altro dato interessante, sul fronte delle batterie, è quello della produzione di litio e del suo prezzo. E' un metallo utilizzato nella fabbricazione di batterie destinate anche ai veicoli elettrici (ma non solo) ed è un mercato dominato da alcune nazioni produttrici e società del settore. Diversi costruttori automobilistici stanno investendo da tempo per cercare alternative al litio per evitare di finire legati mani e piedi ai fornitori di questa preziosa materia prima. In questa direzione, si è mossa anche l'Unione europea che deve evitare di passare da una dipendenza energetica ad un'altra.

Le batterie agli ioni di litio sono le più usate attualmente nei mezzi elettrici per la loro alta capacità di accumulo, rapportata al peso, ma prosegue la ricerca scientifica per quanto concerne il miglioramento delle prestazioni, la ricerca di materiali alternativi al litio (esempio il magnesio), il riuso o il riciclo delle batterie.

² Studio Ambrosetti E-Mobility Revolution, Settembre 2017

Le vetture elettriche utilizzano l'energia immagazzinata nella batteria di trazione per alimentare il motore elettrico ed avviare tutti i dispositivi ausiliari. La crescita della popolarità dei veicoli elettrici è supportata dal calo dei prezzi delle batterie agli ioni di litio, che sono il tipo di batteria più utilizzato e preferito per i veicoli elettrici. Una batteria consiste principalmente di 3 elementi: il catodo, l'anodo e il liquido tra i primi due componenti che funziona come elettrolita. Tipicamente, una batteria agli ioni di litio utilizza principalmente come catodo il litio perché è facilmente "caricato" e altre combinazioni di metalli come il cobalto, il nichel, l'alluminio, ecc. Il carbonio grafite viene utilizzato come anodo. Il costo più alto della produzione della batteria riguarda la costruzione del catodo. Considerando che negli ultimi anni la domanda è in forte aumento per la crescente diffusione delle auto elettriche, l'industria mineraria non è in grado di mantenere il livello di offerta allo stesso livello della domanda, portando ad un aumento del prezzo soprattutto per litio e cobalto.

I principali fornitori di litio sono l'Australia e il Cile, che rappresentano oltre il 75% della fornitura globale. Secondo la US Geological Survey, le riserve mondiali di litio sono 600 volte la produzione globale del 2015. La produzione non è quindi limitata dalla scarsità di risorse fisiche. Il cobalto è relativamente più scarso e si trova principalmente in Congo, Cina, Canada e Russia. Il prezzo del cobalto è cresciuto del 70% nel 2017, dopo una crescita del 37% nel 2016. Per quanto riguarda i metodi di produzione, il cobalto è ottenuto come sottoprodotto di nichel e, soprattutto, rame.

La domanda di cobalto, litio, rame e di altri metalli può essere influenzata da molteplici fattori, tra i quali: la crescita della domanda di prodotti finali, quali automobili ed elettronica; la crescita economica; la tecnologia delle batterie.

I prezzi potrebbero salire soprattutto per i metalli con scarsa disponibilità o legati a paesi instabili.

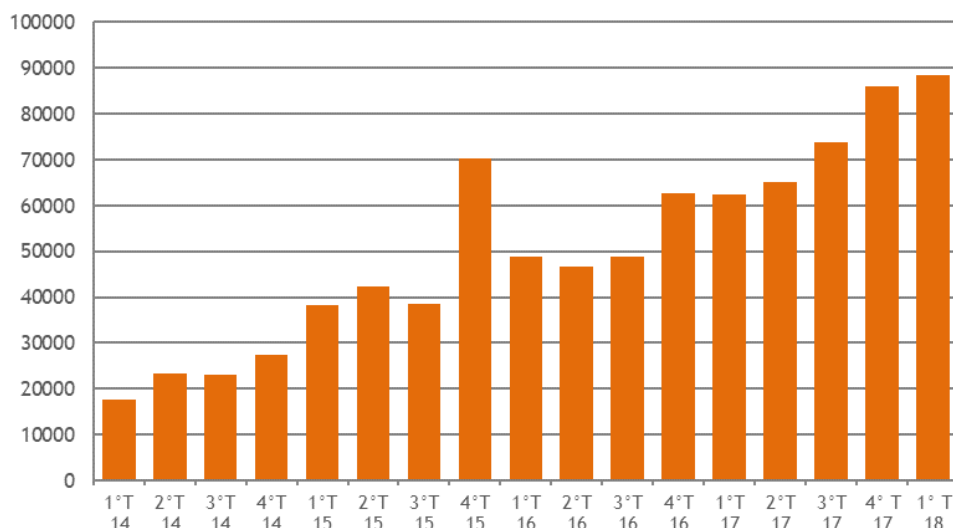
Il prezzo di questi metalli potrebbe anche essere influenzato da un aumento dei livelli di riciclaggio, tecnologie di batteria migliorate e la diffusione di altre alternative di conservazione dell'energia come le batterie allo stato solido, che hanno una densità energetica più elevata, perché, a parità di dimensioni, si possono garantire autonomie più elevate del 50% rispetto a quelle attuali. Inoltre, l'elettrolita allo stato solido può eliminare il problema principale delle attuali batterie al litio: il surriscaldamento e il conseguente rischio di esplosione. Senza considerare che i nuovi sistemi, in assenza di sostanze liquide al loro interno, possono essere installate a bordo di un veicolo, in qualsiasi posizione.

Anche il prezzo del rame è cresciuto del 14% nel 2017. Le auto elettriche contengono circa tre volte più rame di un veicolo tradizionale (e ancor più ne serve per le stazioni di ricarica).

Per altri metalli, la domanda potrebbe nel tempo arrivare ad esaurirsi (come il piombo, l'acciaio, il platino usato nelle marmitte catalitiche).

Oggi il prezzo delle batterie per autotrazione vale un terzo del costo di un'auto media. Gli analisti di Bloomberg prevedono che il prezzo delle batterie scenderà entro il 2025 del 50% rispetto ad oggi. Se così fosse il differenziale di prezzo tra un'auto elettrica e un'auto ICE è destinato a ridursi notevolmente.

UE-Efta: Volumi di auto elettriche vendute
Trend trimestrale 2014/2018



Nel 2017, in UE/EFTA, le auto elettriche ECV Electric Chargeable Vehicles (BEV+PHEV+EREV+FCEV) hanno registrato una crescita del 38,7% e rappresentato il 30% del mercato delle auto ad alimentazione alternativa (pari a 287mila su 953mila AFV). In UE/EFTA 1 auto ogni 54 immatricolate è elettrica (ECV), era 1 ogni 72 nel 2016.

Il grafico sull'evoluzione trimestrale (pag. 10) del mercato ECV evidenzia una tendenza in crescita, in particolare a partire dal 4° trimestre 2016.

A gennaio-marzo 2018 sono state immatricolate oltre 88mila nuove auto elettriche o a bassissime emissioni, il 41% in più del primo trimestre 2017, così ripartite: 43.600 auto puro elettrico (+35% su gennaio-marzo 2017) e 44.700 ibride plug-in (+47% rispetto ad un anno fa).

Il Paese leader del mercato ECV oggi è la Germania, davanti alla Norvegia: 17.574 nuove registrazioni, il 20% del mercato europeo ECV, grazie ad una crescita dei volumi venduti del 70%.

Seguono la Norvegia, con 16.182 nuove immatricolazioni, una quota sul mercato europeo ECV del 18% e una crescita dei volumi del 20%; il Regno Unito con oltre 14mila nuove registrazioni, la Francia con circa 10.900 e la Svezia con 6.200.

Questi Paesi supportano in modo significativo il mercato dell'auto elettrica con incentivi all'acquisto e agevolazioni fiscali.

L'Italia si posiziona all'11° posto per volumi di auto ECV vendute nei primi 3 mesi 2018, con una crescita tendenziale del 75%.

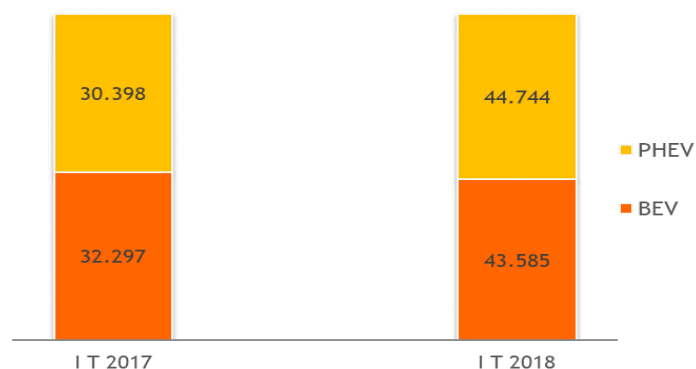
I vantaggi dell'auto elettrica si concretizzano nel nostro Paese in: meno consumi rispetto ai carburanti tradizionali, 20% in meno di premio con alcune compagnie assicurative, accesso senza limiti in zone a traffico limitato in tante città italiane e parcheggio gratuito sulle strisce blu, esenzione del pagamento della tassa di circolazione

	1 T 2018	%	1 T 2017	%	Var. %
AUSTRIA	2.252	2,5	1.506	2,4	49,5
BELGIUM	3.981	4,5	3.141	5,0	26,7
BULGARIA	55	0,1	2	0,0	2.650,0
CZECH REPUBLIC	215	0,2	112	0,2	92,0
DENMARK	1.045	1,2	85	0,1	1.129,4
ESTONIA	18	0,0	17	0,0	5,9
FINLAND	1.484	1,7	605	1,0	145,3
FRANCE	10.908	12,3	9.347	14,9	16,7
GERMANY	17.574	19,9	10.328	16,5	70,2
GREECE	67	0,1	37	0,1	81,1
HUNGARY	481	0,5	184	0,3	161,4
IRELAND	573	0,6	435	0,7	31,7
ITALY	1.855	2,1	1.061	1,7	74,8
LATVIA	21	0,0	13	0,0	61,5
LITHUANIA	13	0,0	11	0,0	18,2
NETHERLANDS	4.505	5,1	2.005	3,2	124,7
POLAND	340	0,4	159	0,3	113,8
PORTUGAL	1.520	1,7	758	1,2	100,5
ROMANIA	195	0,2	11	0,0	1.672,7
SLOVAKIA	55	0,1	33	0,1	66,7
SLOVENIA	170	0,2	74	0,1	129,7
SPAIN	2.199	2,5	1.008	1,6	118,2
SWEDEN	6.210	7,0	3.810	6,1	63,0
UNITED KINGDOM	14.162	16,0	12.809	20,4	10,6
EUROPEAN UNION	69.898	79,1	47.551	75,8	47,0
EU15	68.335	77,4	46.935	74,9	45,6
EU (New Members)	1.563	1,8	616	1,0	153,7
NORWAY	16.182	18,3	13.489	21,5	20,0
SWITZERLAND	2.249	2,5	1.655	2,6	35,9
EFTA	18.431	20,9	15.144	24,2	21,7
EU + EFTA	88.329	100,0	62.695	100,0	40,9
EU15 + EFTA	86.766	98,2	62.079	99,0	39,8

SOURCE: NATIONAL AUTOMOBILE MANUFACTURERS' ASSOCIATIONS

¹ Only countries for which sourced data is available are listed

UE/Efta - Immatricolazioni di auto elettriche ECV



per 5 anni, riduzione dell'inquinamento acustico e azzeramento delle emissioni di CO₂ allo scarico.

Attualmente non sono previsti incentivi pubblici statali all'acquisto di un'auto elettrica, ma esistono alcune iniziative come quella della Provincia di Bolzano che, da settembre 2017, eroga contributi a soggetti pubblici e privati per l'acquisto di auto elettriche.

Intanto ENEL realizzerà una rete di ricarica capillare che contribuirà ad aumentare il numero di vetture elettriche in circolazione in Italia.

FCA ha illustrato, il 1° giugno a Balocco, il piano industriale che, entro il 2022, dovrebbe assorbire la rivoluzione tecnologica composta dall'elettrificazione dei motori e dall'autonomous driving. Il piano prevede investimenti per 45 miliardi di euro in tutto nei prossimi cinque anni: 9 miliardi sull'elettrificazione e 13,5 miliardi di euro nel rinnovo della gamma. L'elettrificazione costituisce il primo pilastro dell'edificio della nuova FCA: l'altro pilastro è rappresentato dall'alleanza con Waymo.

IMMATRICOLAZIONE AUTOVETTURE A BATTERIE (BEV)

	1 T 2018	%	1 T 2017	%	Var. %
AUSTRIA	1.599	3,7	1.226	3,8	30,4
BELGIUM	914	2,1	788	2,4	16,0
BULGARIA	48	0,1	0	0,0	
CZECH REPUBLIC ²	133	0,3	112	0,3	18,8
DENMARK	194	0,4	55	0,2	252,7
ESTONIA	12	0,0	13	0,0	-7,7
FINLAND	175	0,4	129	0,4	35,7
FRANCE	7.322	16,8	7.404	22,9	-1,1
GERMANY	9.127	20,9	5.064	15,7	80,2
GREECE	17	0,0	4	0,0	325,0
HUNGARY	311	0,7	119	0,4	161,3
IRELAND	282	0,6	298	0,9	-5,4
ITALY	934	2,1	529	1,6	76,6
LATVIA	11	0,0	5	0,0	120,0
LITHUANIA ²	13	0,0	11	0,0	18,2
NETHERLANDS	3.945	9,1	1.667	5,2	136,7
POLAND	152	0,3	66	0,2	130,3
PORTUGAL	726	1,7	369	1,1	96,7
ROMANIA ²	195	0,4	11	0,0	1672,7
SLOVAKIA	55	0,1	33	0,1	66,7
SLOVENIA	103	0,2	58	0,2	77,6
SPAIN	1.153	2,6	588	1,8	96,1
SWEDEN	1.250	2,9	1.048	3,2	19,3
UNITED KINGDOM	3.895	8,9	4.654	14,4	-16,3
EUROPEAN UNION	32.566	74,7	24.251	75,1	34,3
EU15	31.533	72,3	23.823	73,8	32,4
EU (New Members)	1.033	2,4	428	1,3	141,4
NORWAY	9.694	22,2	6.993	21,7	38,6
SWITZERLAND	1.325	3,0	1.053	3,3	25,8
EFTA	11.019	25,3	8.046	24,9	37,0
EU + EFTA	43.585	100,0	32.297	100,0	35,0
EU15 + EFTA	42.552	97,6	31.869	98,7	33,5

SOURCE: NATIONAL AUTOMOBILE MANUFACTURERS' ASSOCIATIONS

¹ Only countries for which sourced data is available are listed

² Can't distinguish between BEV and PHEV

³ Data include fuel cell electric vehicles (FCEV)

IMMATRICOLAZIONE AUTOVETTURE PLUG-IN IBRIDI (PHEV)

	1 T 2018	%	1 T 2017	%	Var. %
AUSTRIA	653	1,5	280	0,9	133,2
BELGIUM	3.067	6,9	2.353	7,7	30,3
BULGARIA	7	0,0	2	0,0	250,0
CZECH REPUBLIC	82	0,2	-	-	
DENMARK	851	1,9	30	0,1	2736,7
ESTONIA	6	0,0	4	0,0	50,0
FINLAND	1.309	2,9	476	1,6	175,0
FRANCE	3.586	8,0	1.943	6,4	84,6
GERMANY	8.447	18,9	5.264	17,3	60,5
GREECE	50	0,1	33	0,1	51,5
HUNGARY	170	0,4	65	0,2	161,5
IRELAND	291	0,7	137	0,5	112,4
ITALY	921	2,1	532	1,8	73,1
LATVIA	10	0,0	8	0,0	25,0
LITHUANIA	-	-	-	-	
NETHERLANDS	560	1,3	338	1,1	65,7
POLAND	188	0,4	93	0,3	102,2
PORTUGAL	794	1,8	389	1,3	104,1
ROMANIA	-	-	-	-	
SLOVAKIA	-	-	-	-	
SLOVENIA	67	0,1	16	0,1	318,8
SPAIN	1.046	2,3	420	1,4	149,0
SWEDEN	4.960	11,1	2.762	9,1	79,6
UNITED KINGDOM	10.267	22,9	8.155	26,8	25,9
EUROPEAN UNION	37.332	83,4	23.300	76,6	60,2
EU15	36.802	82,3	23.112	76,0	59,2
EU (New Members)	530	1,2	188	0,6	181,9
NORWAY	6.488	14,5	6.496	21,4	-0,1
SWITZERLAND	924	2,1	602	2,0	53,5
EFTA	7.412	16,6	7.098	23,4	4,4
EU + EFTA	44.744	100,0	30.398	100,0	47,2
EU15 + EFTA	44.214	98,8	30.210	99,4	46,4

SOURCE: NATIONAL AUTOMOBILE MANUFACTURERS' ASSOCIATIONS

¹ Only countries for which sourced data is available are listed

Auto Ibride mild/full (HEVs³, escluso ibride plug-in)

Nel 2017, il segmento delle vetture ibride tradizionali (full e mild hybrid) è quello che ha registrato la migliore performance nell'UE allargata, con una crescita tendenziale del 52% e oltre 460mila immatricolazioni.

Le auto ibride sono dunque le più diffuse tra quelle ad alimentazione alternativa e Toyota è il brand leader di questo mercato.

A gennaio-marzo 2018 sono state immatricolate oltre 145mila nuove auto ibride tradizionali, con una crescita del 23% rispetto ad un anno fa.

Il Regno Unito è il paese che ha registrato il maggior numero di immatricolazioni di vetture ibride (22.531, in crescita del 9%), con una quota del mercato UE/Efta attorno al 16%, davanti alla Francia, che ha totalizzato 21.805 unità e una quota del 15%, e all'Italia, che si posiziona al terzo posto in Europa, con 20.230 immatricolazioni, in crescita del 32% e una quota del 14%.

Regno Unito, Francia e Italia insieme valgono il 44% del mercato europeo di auto ibride full e mild.

Al quarto e al quinto posto, si posizionano gli altri due major market, la Germania, che, con 19.834 immatricolazioni, vede crescere il proprio mercato del 66% e la Spagna, che registra una crescita del 31%, con 16.640 immatricolazioni.

IMMATRICOLAZIONE AUTOVETTURE IBRIDE

Hybrid electric vehicles (HEV) = full hybrids + mild hybrids

	1 T 2018	%	1 T 2017	%	Var. %
AUSTRIA	1.684	1,2	1.674	1,4	0,6
BELGIUM	4.493	3,1	4.246	3,6	5,8
BULGARIA	336	0,2	239	0,2	40,6
CZECH REPUBLIC	720	0,5	620	0,5	16,1
DENMARK	1.750	1,2	1.597	1,4	9,6
ESTONIA	330	0,2	290	0,2	13,8
FINLAND	2.992	2,1	2.198	1,9	36,1
FRANCE	21.805	15,0	19.349	16,4	12,7
GERMANY	19.834	13,7	11.972	10,1	65,7
GREECE	849	0,6	489	0,4	73,6
HUNGARY	1.122	0,8	711	0,6	57,8
IRELAND	3.893	2,7	2.363	2,0	64,7
ITALY	20.230	13,9	15.365	13,0	31,7
LATVIA	84	0,1	45	0,0	86,7
LITHUANIA	168	0,1	135	0,1	24,4
NETHERLANDS	6.438	4,4	5.118	4,3	25,8
POLAND	5.277	3,6	4.732	4,0	11,5
PORTUGAL	1.664	1,1	1.013	0,9	64,3
ROMANIA	765	0,5	393	0,3	94,7
SLOVAKIA	549	0,4	327	0,3	67,9
SLOVENIA	405	0,3	197	0,2	105,6
SPAIN	16.640	11,5	12.689	10,7	31,1
SWEDEN	4.997	3,4	4.621	3,9	8,1
UNITED KINGDOM	22.531	15,5	20.596	17,4	9,4
EUROPEAN UNION	139.556	96,1	110.979	93,9	25,7
EU15	129.800	89,4	103.290	87,4	25,7
EU (New Members)	9.756	6,7	7.689	6,5	26,9
NORWAY	3.613	2,5	5.426	4,6	-33,4
SWITZERLAND	2.072	1,4	1.764	1,5	17,5
EFTA	5.685	3,9	7.190	6,1	-20,9
EU + EFTA	145.241	100,0	118.169	100,0	22,9
EU15 + EFTA	135.485	93,3	110.480	93,5	22,6

SOURCE: NATIONAL AUTOMOBILE MANUFACTURERS' ASSOCIATIONS

Only countries for which sourced data is available are listed

³ Hybrid-Electric Vehicles

Auto a Gas, E85

Nel 2017 le vendite di auto a gas toccano quasi le 206mila unità, con una crescita del 16% sui volumi del 2016, che erano in flessione del 20% sui volumi del 2015. Il mercato delle auto a gas è dominato da tre paesi: Italia con una quota del 79%, Polonia con il 5% e Germania con il 4%.

Nei primi 3 mesi del 2018, il mercato delle auto alimentate a gas cresce del 12% con circa 62mila nuove immatricolazioni.

L'Italia mantiene largamente la prima posizione nella classifica europea, pur perdendo 9 punti di quota rispetto al 1° trimestre 2017. Sono state immatricolate 46mila auto a gas, un volume allineato a quello di un anno fa.

Al secondo posto, troviamo la Germania, che nei primi mesi del 2018 supera la Polonia, con volumi di vendita aumentati di 2,5 volte rispetto a quelli di gennaio-marzo 2017. L'auto a gas è una delle soluzioni dei costruttori alla facoltà data dal governo di Berlino alle amministrazioni locali di vietare la circolazione di vetture alimentate a gasolio (Euro 4 o inferiori, per ora). L'industria automobilistica tedesca e la sua Associazione di rappresentanza, VDA, sostengono il principio basato sulla neutralità tecnologica, puntando su soluzioni flessibili, in un contesto politico che metta in campo altri fattori che non riguardino solo lo sviluppo del veicolo, ma anche altri settori industriali (inclusi carburanti ecologici) e il comportamento degli automobilisti.

Al terzo posto, si piazza la Spagna che, con 3.000 nuove immatricolazioni di auto alimentate a gas, cresce di oltre cinque volte, superando la Polonia, che perde dunque due posizioni, con circa 2.200 immatricolazioni e un calo tendenziale del mercato del 14%.

IMMATRICOLAZIONE AUTOVETTURE ALTRE ALIM.ALTERNATIVE

Alternative fuel vehicles other than electric = natural gas vehicles (NGV) + LPG-fueled vehicles + ethanol (E85) vehicles

	1 T 2018	%	1 T 2017	%	Var. %
AUSTRIA	235	0,4	76	0,1	209,2
BELGIUM	1.131	1,8	548	1,0	106,4
BULGARIA	-	-	-	-	-
CZECH REPUBLIC	1.002	1,6	1.044	1,9	-4,0
DENMARK	0	0,0	15	0,0	-100,0
ESTONIA	2	0,0	19	0,0	-89,5
FINLAND	295	0,5	44	0,1	570,5
FRANCE	687	1,1	275	0,5	149,8
GERMANY	3.969	6,4	1.557	2,8	154,9
GREECE	272	0,4	83	0,2	227,7
HUNGARY	12	0,0	5	0,0	140,0
IRELAND	-	-	-	-	-
ITALY	46.042	74,3	46.062	83,4	0,0
LATVIA	10	0,0	20	0,0	-50,0
LITHUANIA	-	-	-	-	-
NETHERLANDS ²	696	1,1	378	0,7	84,1
POLAND	2.168	3,5	2.510	4,5	-13,6
PORTUGAL	593	1,0	385	0,7	54,0
ROMANIA	177	0,3	194	0,4	-
SLOVAKIA	245	0,4	200	0,4	22,5
SLOVENIA	56	0,1	70	0,1	-20,0
SPAIN	3.012	4,9	547	1,0	450,6
SWEDEN	1.064	1,7	1.041	1,9	2,2
UNITED KINGDOM	-	-	-	-	-
EUROPEAN UNION	61.668	99,5	55.073	99,7	12,0
EU15	57.996	93,6	51.011	92,4	13,7
EU (New Members)	3.672	5,9	4.062	7,4	-9,6
NORWAY	7	0,0	1	0,0	600,0
SWITZERLAND ²	279	0,5	160	0,3	74,4
EFTA	286	0,5	161	0,3	77,6
EU + EFTA	61.954	100,0	55.234	100,0	12,2
EU15 + EFTA	58.282	94,1	51.172	92,6	13,9

SOURCE: NATIONAL AUTOMOBILE MANUFACTURERS' ASSOCIATIONS

¹ Only countries for which sourced data is available are listed

² Includes biofuels

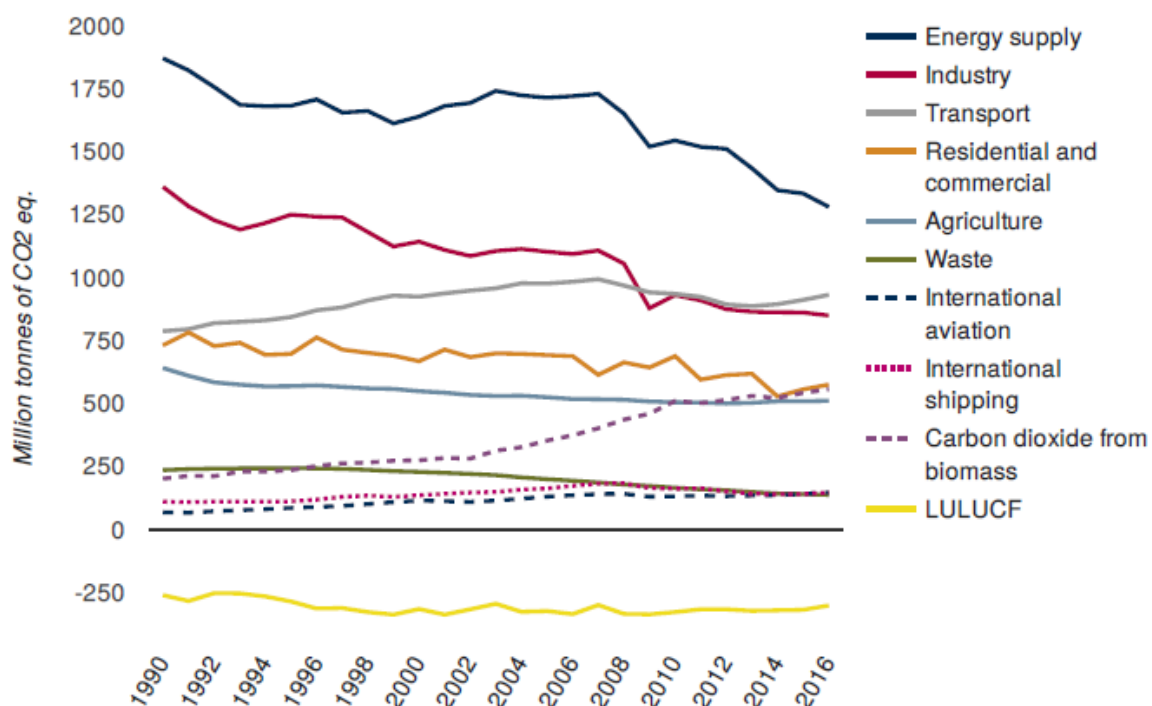
Trend di riduzione delle emissioni di CO₂

Monitoraggio dei gas a effetto di serra in UE.

L'Agenzia europea dell'Ambiente (AEA), attraverso il monitoraggio annuale dei gas a effetto serra nell'Unione europea, ha evidenziato un calo dello 0,4% delle emissioni totali di GHG nel 2016, rispetto al 2015. Dal 1990 al 2016, l'UE ha ridotto le emissioni nette di gas a effetto serra del 22,4%, superando l'obiettivo di riduzione del 20% entro il 2020. Queste cifre comprendono le emissioni del trasporto aereo internazionale, che sono coperte dagli obiettivi dell'UE ma non sono contabilizzate nei totali nazionali nell'ambito della Convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici (UNFCCC).

Il briefing dell'Agenzia "Tendenze e driver delle emissioni di gas serra nell'UE nel 2016" mostra che il calo delle emissioni nel 2016 è stato principalmente dovuto all'utilizzo di meno carbone per produrre calore ed elettricità. Le emissioni di gas serra derivanti dal trasporto su strada sono aumentate per il terzo anno consecutivo. Anche le emissioni nel settore residenziale e commerciale sono aumentate perché l'inverno del 2016 è stato leggermente più freddo dell'inverno del 2015.

GHG emissions by sector in the EU-28



Note:

The sectoral aggregations are:

Energy supply: CRF 1A1 (energy industries) + 1B (fugitives);

Industry: CRF 1A2 (manufacturing industries and construction) + CRF 2 (industrial processes);

Transport: CRF 1.A.3; residential and commercial: CRF 1A4a (commercial) + CRF 1A4b (residential);

Agriculture: CRF 1A4c (agriculture, forestry and fishing) + CRF 3 (agriculture); waste: CRF 5 (waste);

LULUCF: CRF 4 (land use, land-use change and forestry);

International aviation, international shipping and CO₂ biomass are Memorandum items not included in national totals.

Data sources: EEA. National emissions reported to the UNFCCC and to the EU Greenhouse Gas Monitoring Mechanism

Riduzione delle emissioni medie di CO₂ delle nuove autovetture e van venduti in UE

Secondo l'Agencia europea dell'Ambiente (AEA), gli incentivi economici e fiscali contribuiscono ad incrementare le vendite di veicoli a basse emissioni di CO₂. Dal 2010 al 2017, il numero degli Stati Membri che hanno offerto incentivi all'acquisto di veicoli elettrici, è aumentato considerevolmente. Oltre al contributo economico (incentivo o riduzione/esenzione delle tasse), favoriscono il mercato di veicoli a basse emissioni, la disponibilità di nuove tecnologie e di infrastrutture di ricarica.

Tra gli incentivi utilizzati, si possono evidenziare 4 categorie:

- Incentivi all'acquisto di una autovettura a basse o zero emissioni che includono tasse di immatricolazione, sussidi all'acquisto, schemi bonus/malus in cui le auto a bassa emissione ricevono una riduzione delle tasse (bonus) e le auto inquinanti al di sopra di una certa soglia sono fortemente tassate (malus) o schemi di sostituzione per rottamazione
- Incentivi rinnovabili che includono esenzioni di tasse per la circolazione e pedaggi stradali, permesso di circolare nelle zone a basse emissioni, parcheggio gratuito o utilizzo delle corsie preferenziali;
- Riduzione delle tasse per le imprese sulle auto aziendali, utilizzate privatamente dai dipendenti, proporzionali alle emissioni di CO₂;
- fondi governativi per l'installazione di impianti di rifornimento e ricarica per veicoli a basse emissioni.

Tutti paesi inclusi nell'analisi prevedono almeno una delle quattro categorie di incentivi.

La riduzione dei gas serra è una delle priorità dell'Unione Europea.

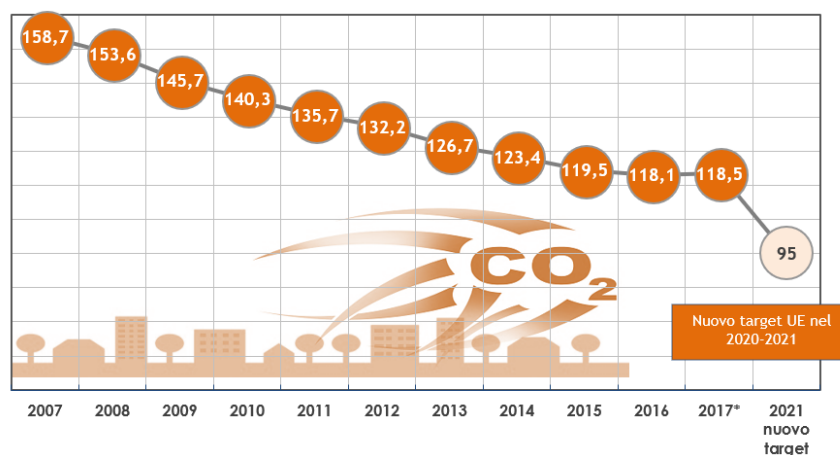
Secondo le rilevazioni dell'Agencia europea dell'Ambiente, le emissioni di CO₂ sono diminuite da 170 g/km del 2001 a 118,1 g CO₂/km nel 2016, con un decremento medio annuale del 2%.

Secondo dati ancora preliminari, nel 2017 si è registrata un'inversione di tendenza, in quanto le emissioni medie della nuova flotta di vetture immesse su strada sono cresciute di 0,4 g/km, con una media del mercato di 118,5 gCO₂/km.

Autovetture

Nel 2017, secondo la rilevazione di AEA, per la prima volta dal 2010, si registra in UE un aumento annuale di 0,4 gCO₂/km delle nuove autovetture vendute rispetto al 2016. Le emissioni di CO₂ sono diminuite rispetto al 2010 di 22 g/km (-16%). Le autovetture nuove vendute nel 2017 hanno emissioni medie di CO₂ superiori di 23,5 g/km rispetto al target di 95 g/km fissato per il 2021. Il valore medio delle emissioni di CO₂ delle nuove auto vendute nel 2017 è stato di 118,5 g/km (rilevato tramite NEDC test). Per 17 Paesi su 28 la media delle emissioni delle nuove auto è aumentata rispetto al 2016.

UE28 EMISSIONI MEDIE DI CO₂ DELLE NUOVE VETTURE VENDUTE (CO₂ g/km)



Le immatricolazioni nel 2017 sono aumentate del 3% rispetto al 2016. Sono state immatricolate 15,1 milioni di autovetture - il numero di immatricolazioni più alto registrato dal 2007. Con l'eccezione di Finlandia, Irlanda e Regno Unito, il numero di immatricolazioni è aumentato in tutti i paesi UE28.

La quota nel mercato europeo delle autovetture a benzina è stata superiore a quella delle autovetture diesel: 53% contro 45%. Le nuove immatricolazioni di auto ad alimentazione alternativa rappresentano il 2% del mercato complessivo (escluso ibride tradizionali). Rispetto al 2016, è stato registrato un calo delle vendite di autovetture diesel in tutti i Paesi europei ad eccezione di Italia e Danimarca, dove il volume delle autovetture diesel è aumentato rispettivamente dello 0,6% e del 6,9%. I mercati europei con la più alta quota di autovetture diesel nel 2017 sono Irlanda (65%), Portogallo (61%) e Italia (56%).

La differenza tra l'emissione media delle auto a benzina (121,6 g CO₂/km) e auto diesel (117,9 g CO₂/km) si sta riducendo. Negli ultimi due anni, il valore medio delle emissioni delle autovetture diesel è cresciuto (nel 2016 il valore medio era 116,8 g CO₂/km). L'efficienza delle auto a benzina è rimasta costante.

Le auto vendute nel mercato europeo nel 2017 pesano mediamente 1.390 kg - un valore che è rimasto pressoché invariato negli ultimi anni. Generalmente, le autovetture diesel registrate nel 2017 pesano 283 kg in più delle auto a benzina, 20 kg in meno rispetto al 2016. Tale calo è il risultato dell'aumento del peso delle vetture a benzina di circa 27 kg negli ultimi due anni, mentre il peso medio delle vetture diesel è rimasto costante.

Da settembre 2017 si applica la nuova procedura di misurazione delle emissioni, denominata World Harmonised Light Vehicle Test Procedure (WLTP) per tutti i nuovi modelli. Per tener conto della differenza dei livelli di emissioni di CO₂ determinati con la procedura NEDC e con la nuova procedura WLTP, è stato messo a punto un metodo per mettere in relazione i rispettivi valori in conformità del regolamento di esecuzione. Il metodo di correlazione deve essere usato fino alla fine del 2020, durante la fase di graduale introduzione della procedura WLTP, affinché durante questo periodo sia possibile verificare che i costruttori rispettino gli obiettivi per le emissioni di CO₂ sulla base dei valori misurati con la procedura NEDC. Gli obiettivi in materia di emissioni specifiche di CO₂ basati sulla procedura WLTP dovrebbero quindi essere d'applicazione a decorrere dall'anno civile 2021 per tutte le nuove auto immatricolate.

Ai fini della determinazione dell'obiettivo per le emissioni specifiche dei costruttori nel 2021, è opportuno usare come valore di riferimento le emissioni medie di CO₂, ricavate a mezzo della procedura WLTP, delle autovetture nuove omologate nel 2020. L'obiettivo per le emissioni specifiche dovrebbe essere stabilito aumentando o diminuendo il suddetto valore di riferimento proporzionalmente al livello di prestazione realizzato dal costruttore nel 2020 in relazione al proprio obiettivo basato sulla procedura NEDC.

Per rendere ancora più realistici e chiari i dati, l'Unione Europea ha deciso di introdurre per prima a livello globale anche il test RDE (Real Driving Emissions), che si svolgono su strada con specifiche apparecchiature portatili (Pems) per la misurazione delle emissioni. La prova potrà essere svolta in qualunque area, rispettando una serie di parametri legati alla tipologia del percorso, all'altitudine e alle procedure di guida.

Fuori dall'UE, il mercato auto norvegese ha il primato del livello medio di emissioni di CO₂ delle nuove auto vendute più basso in Europa nel 2017 pari a 82 g/km (-11 g km sui livelli del 2016), al di sotto del livello che l'UE ha fissato per la Norvegia nel 2020 (85 g/km).

Furgoni

Secondo i dati preliminari rilevati da AEA, le emissioni di CO₂ dei furgoni immatricolati nel 2017 sono diminuite del 4,7% rispetto all'anno precedente - la riduzione più alta dal 2011. Mediamente, i furgoni immatricolati nel 2017 hanno registrato emissioni pari a 156 g CO₂/km, 7,7 g in meno del 2016 ed è anche più basso del 10,9% del target di 175 g CO₂/km fissato per l'anno 2017, raggiunto già nel 2013. Per raggiungere il target del 2020 di 147 g CO₂/km, i valori medi devono diminuire di circa il 6%.

Quasi 1,6 milioni di furgoni (van) sono stati immatricolati nell'UE nel 2017. Le vendite sono aumentate maggiormente in Svezia (+48%), Repubblica Ceca (+26%) e Slovenia (+20%). In Croazia, Ungheria, Irlanda, Polonia e Regno Unito invece, il numero di furgoni immatricolati è diminuito rispettivamente del 27%, del 16%, del 13%, del 12% e del 10%.

I due terzi dei furgoni immatricolati in UE sono stati acquistati in soli quattro Paesi: UK (20%), Francia (19%), Germania (15%) e Italia (10%).

Sia il modello che il peso dei furgoni varia da paese a paese, pertanto i valori che riguardano le emissioni sono molto fluttuanti.

Si registra un aumento delle immatricolazioni di furgoni BEV e PHEV. La transizione alla mobilità elettrica è risultata in un aumento, +32% rispetto al 2016. La quota dei furgoni immatricolati nel 2017 BEV e PHEV sul mercato totale è solo dello 0,8% - un risultato molto inferiore all'1,5% delle autovetture.

Il gasolio per autotrazione rappresenta il carburante principale anche nel 2017, pari al 96% di totale immatricolato.

Il mercato ad alimentazione alternativa nei Paesi extra-UE

Secondo le stime di PwC, la produzione mondiale di light vehicles (fino a 6 tonnellate) BEV/PHEV ha superato quota 1,5 milioni di unità nel 2017 e dovrebbe superare i 2,7 milioni nel 2018.

Nel 2017, secondo i dati raccolti da ANFIA, il mercato mondiale di autoveicoli leggeri (BEV+PHEV+ER+FC) ha superato 1,3 milioni di unità.

Nel 2017, in UE/EFTA, le auto elettriche ECV (BEV+PHEV+EREV+FCEV) registrano una crescita del 38,7% e rappresentano il 30% del mercato delle auto ad alimentazione alternativa (pari a 287mila su 953mila AFV). In UE/EFTA 1 auto ogni 54 immatricolate è elettrica (ECV), era 1 ogni 72 nel 2016.

Il rapporto è di 1 ogni 65 nell'area dei Paesi UE15 e di 1 ogni 7 nell'EFTA, con il record in Norvegia di 1 ogni 2,5. Nell'UE15, ad avere il rapporto più favorevole sono Svezia 1 auto elettrica ogni 19, Belgio e Paesi Bassi 1 ogni 38 e Finlandia 1 ogni 39. In fondo a questa classifica si trovano: Italia 1 auto elettrica ogni 408 e Grecia 1 ogni 443.

Nel 2017, negli Stati Uniti sono stati immatricolati 192 mila *light vehicles* a zero o a bassissime emissioni (99mila LV elettrici, 91mila ibridi plug-in, 2.300 fuel cell), in crescita del 26% sui volumi del 2016.

In Cina, nel 2017 le vendite di "new energy vehicles" (NEV) raggiungono le 777mila unità (+53%). Il comparto delle autovetture vendute ammonta a 468mila BEV (+82%) e 111mila PHEV (+39%).

In Giappone, le vendite di veicoli BEV/FCEV nel 2017 sono ammontate a 19.250 (+15% sul 2016), pari allo 0,4% del mercato complessivo e a 35.400 ibride plug-in.

Nel mondo circolavano a fine 2016 oltre 2 milioni di autoveicoli leggeri elettrici (dato OECD), saliti ad oltre 3,3 milioni nel 2017.

Il mercato dei veicoli elettrici entro il 2025-2030 è oggetto di proiezioni molto distanti tra loro, frutto del peso diverso dato dagli analisti ai fattori incidenti sulla domanda di auto elettriche.

Le politiche messe in atto dal Governo cinese, per accelerare lo sviluppo della produzione domestica di veicoli elettrici e l'estensione dell'autonomia delle batterie, prevedono che i mezzi a zero emissioni, costituiscano almeno l'8% della produzione di veicoli a combustione interna nel 2018, con un aumento progressivo della quota negli anni successivi (10% nel 2019, 12% nel 2020). Il raggiungimento dei target è regolato da un sistema di crediti e sanzioni per i produttori, che penalizza i costruttori esteri, in quanto il 90% del settore produttivo dei veicoli elettrici è dominato dai costruttori cinesi. I costruttori che non raggiungono la quota possono acquistare crediti da quelli che hanno crediti in eccesso. Per raggiungere questi *target*, occorre una produzione massiva di veicoli elettrici che abbatta i prezzi d'acquisto e rafforzi la domanda di veicoli elettrici, che è già notevole nelle città che hanno introdotto restrizioni per ridurre le auto sulle strade, limitando il rilascio delle targhe (una targa può costare quanto un'automobile). Alcune città arrivano invece a concedere gratuitamente la targa per un veicolo elettrico. Il mercato dei veicoli elettrici è sostenuto anche da incentivi all'acquisto, senza i quali l'acquisto risulterebbe molto oneroso. I prezzi saranno inevitabilmente una leva fondamentale per l'affermazione delle auto elettriche cinesi e dunque la produzione massiva consentirà alle aziende di abbassarli e al Governo cinese di ridurre progressivamente gli incentivi.

A giugno 2017, il Governo cinese ha rivisto le regole sugli investimenti esteri per consentire alle case automobilistiche straniere di costituire una terza joint venture se specializzata in BEVs o FCEV, invece che solo due. VW nel 2017 ha realizzato così la terza joint venture con il partner JAC (dopo quelle con SAIC e FAW), utile a realizzare il suo piano di sviluppo in Cina, denominato "Strategy 2025" e lanciato a giugno 2016. Dal 2018 JAC-VW Automotive inizierà a produrre BEVs (400mila veicoli entro il 2020 e 1,5 milioni entro il 2025) per un mercato di massa competitivo. Volkswagen Group China e le sue joint venture investiranno oltre 10 miliardi di euro nell'industrializzazione della mobilità elettrica fino al 2025. Con oltre 20 ulteriori modelli di NEV da introdurre tra il 2020 e il 2025, VW Group China intende creare un portafoglio NEV di quasi 40 modelli prodotti localmente in Cina nei prossimi 7-8 anni.

La Cina intanto procede rapidamente nello sviluppo di una propria industria di autoveicoli elettrici verso una produzione massiva in grado di soddisfare la domanda interna e conquistare i mercati esteri. A questo obiettivo concorrono sia gli automakers sia nuove aziende che entrano nel settore automotive puntando da subito sull'offerta di soli modelli elettrici. I marchi NIO e FMC, rispettivamente con i modelli ES8 e Byton, stanno attirando l'attenzione del mondo automotive.

Questi nuovi prodotti sono stati concepiti come veicoli elettrici sin dall'inizio; quindi sono diversi rispetto ai prodotti delle case automobilistiche. La novità proposta da queste aziende riguarda la sostituzione delle batterie in fase di pieno alle apposite stazioni di scambio. Per ora questi veicoli dotati di batterie di scambio sono principalmente taxi o car-sharing. La risposta dei consumatori rispetto all'offerta sul mercato di questi nuovi veicoli elettrici non è ancora nota; tuttavia, a seconda del grado di accettazione, questi modelli potrebbero alterare lo sviluppo di veicoli elettrici di altre case automobilistiche.

Tra le novità in questo settore, l'esordio al Salone di Shanghai del marchio NIO con il modello ES8, un SUV elettrico spinto da due motori elettrici con un'autonomia dichiarata di 500 chilometri con andature "urbane" (quella reale è attorno ai 355), che monta batterie intercambiabili in soli 3 minuti. La formula è pensata innanzitutto per la Cina, dove gli spazi per la ricarica (soprattutto quella domestica) sono ridotti. Si tratta dunque di fare il "pieno" semplicemente sostituendo l'unità presente a bordo, con un'altra già carica, dentro ad una delle apposite Swap Station che dovrebbero essere create nel frattempo. NIO intende realizzare, entro il 2020, 1.100 di questi punti di scambio in Cina. La sostituzione sarà possibile unicamente per chi sceglierà di avere la batteria a noleggio, con abbonamento mensile. La produzione di questi veicoli è oggi principalmente destinata a taxi e car-sharing. Non è ancora chiaro se questa modalità risulta praticabile su larga scala e profittevole.

La Cina dunque punta a mantenere il primato come più grande produttore di veicoli elettrici da vendere in tutto il mondo.