

UE+EFTA¹ - Nei primi 6 mesi del 2018 l'incremento tendenziale del mercato delle auto a benzina, pari a 699mila unità, è superiore al volume delle auto ad alimentazione alternativa vendute nei primi sei mesi dell'anno, circa 622mila unità. Perse invece 624mila vendite di auto diesel.

Le tendenze del mercato di oggi stanno avendo un impatto diretto sulle prestazioni di CO₂ del nuovo parco auto europeo.

Trend del mercato autovetture: tutte le alimentazioni

A gennaio-giugno 2018 il mercato europeo delle autovetture nuove risulta in crescita rispetto ai volumi dell'analogo periodo del 2017: +2,8% con oltre 8,6 milioni di unità.

Continua il trend negativo per il mercato delle auto diesel, in calo tendenziale del 16%, pari ad una perdita di 624mila unità e una quota di mercato del 37%. Aumentano invece le vendite di auto a benzina che crescono del 17%, pari a 699mila unità in più rispetto al volume delle vendite di gennaio-giugno 2017 e conquistano il 56% del mercato.

L'incremento tendenziale del mercato delle auto a benzina, pari a 699mila unità, è superiore al volume delle auto ad alimentazione alternativa vendute nei primi sei mesi dell'anno, circa 622mila unità.

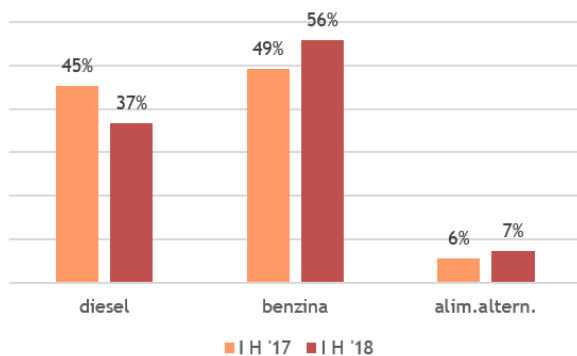
L'agenda anti-diesel ha rallentato i progressi sui cambiamenti climatici.

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 o senza un aumento esponenziale di auto elettriche, impensabile con l'attuale rete infrastrutturale di ricarica e senza un sostegno economico prolungato alla domanda.

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, Italia, Belgio ed Austria. In questi paesi, il calo del mercato diesel rappresenta l'88% del calo complessivo del mercato registrato nel semestre. Il mercato del diesel cresce, nei primi sei mesi dell'anno, solamente in Bulgaria, Estonia e Romania. L'Italia registra una flessione del mercato diesel del 6%.

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



	Var% 1° semestre 2018/2017	Δ in unità
Auto diesel	-16%	-623.622
Auto a benzina	+17%	+698.674
Auto ad alimentazione alternativa	+34%	+157.769

ANFIA su dati ACEA

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

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.

Dall'indagine dell'Osservatorio della Componentistica² in Italia, appena prodotto da Camera di Commercio di Torino, ANFIA e Università Ca' Foscari di Venezia, emerge che il 31% delle aziende osservate ha partecipato nel 2017 a progetti che utilizzano le nuove tecnologie, riguardanti in particolare il powertrain, i nuovi materiali e il veicolo connesso e la guida autonoma.

² La pubblicazione è disponibile sul sito di ANFIA all'indirizzo: https://www.anfia.it/data/portale-anfia/comunicazione_eventi/cartelle_stampa/2018/Osservatorio_componentistica_automotive_italiana_2018.pdf

Breve sintesi dell'iter della proposta di Regolamento sulla riduzione delle emissioni di CO₂ di autovetture e veicoli commerciali leggeri post-2021.

- 1) A novembre 2017 è stato pubblicato dalla Commissione europea il secondo pacchetto mobilità, che include una proposta di regolamento sulla riduzione delle emissioni di CO₂ post-2021 per le autovetture e i veicoli commerciali leggeri. La proposta prevede una riduzione delle emissioni del 15% al 2025 rispetto al target del 2021 e una riduzione delle emissioni del 30% al 2030 rispetto al target del 2021.
- 2) I livelli di ambizione proposti dalla Commissione, di per sé già sfidanti, sono stati ulteriormente inaspriti dal Parlamento europeo con il voto in plenaria il 3 ottobre 2018, che ha portato dal 15% al 20% il target di riduzione al 2025 e dal 30% al 40% quello al 2030 (sempre rispetto al target del 2021), a cui si è aggiunto un "malus" fino ad un 5% in più per i Costruttori, in caso di mancato raggiungimento di una quota imposta di auto e VCL elettrici (ZLEV Zero e Low Emission Vehicle) sul totale venduto (20% al 2025 e 35% al 2030).
- 3) Al Consiglio europeo dello scorso 9 ottobre in Lussemburgo, i ministri dell'ambiente dei singoli Stati UE hanno discusso della proposta di regolamento e concordato un abbattimento delle emissioni di CO₂ del 15% al 2025 e del 35% al 2030 per le vetture (contro il -40% proposto dal Parlamento e il -30% proposto inizialmente dalla Commissione) e del 30% per i veicoli commerciali leggeri, mentre Commissione e Parlamento europeo non avevano previsto differenziazione tra i due comparti che, pure, hanno cicli di sviluppo e produzione diversi (più lunghi per i LCV). La novità introdotta dal Consiglio, solo per le autovetture, è un moltiplicatore pari a 2 applicabile ai ZLEV venduti in quei paesi dove la media di questi veicoli è inferiore del 60% alla media europea di ZLEV al 2021.
- 4) Sono quindi cominciati i negoziati con il Parlamento e la Commissione UE per stabilire la soglia finale del taglio che costituirà la posizione UE nei prossimi negoziati nell'ambito della COP24, il vertice delle Nazioni Unite sul clima, in programma a dicembre a Katowice, in Polonia. L'accordo definitivo tra Commissione, Parlamento e Consiglio dovrebbe arrivare a inizio 2019, prima delle elezioni europee.

Criticità evidenziate dai rappresentanti di categoria dell'industria automotive

- 1) Le vendite di ECV sono cresciute negli ultimi anni in linea con la crescita complessiva delle vendite di auto. La loro quota di mercato, tuttavia, è rimasta più o meno stabile; in crescita di appena lo 0,9% nel periodo 2014-2017. A tale ritmo, la quota di mercato ECV sarebbe del 3,9% entro il 2025 e del 5,4% entro il 2030. Ci sono ancora troppe barriere (mancanza di infrastrutture, accessibilità, autonomia, ecc.) per la sostituzione delle auto diesel o benzina.
- 2) C'è correlazione tra la scelta di acquisto di un veicolo ECV e il PIL pro capite, che si evidenzia nelle enormi differenze tra i 28 Stati membri UE: la quota di ECV è vicina allo 0% nei paesi con un PIL inferiore a € 18.000 pro-capite (ad es. Europa centrale e orientale, ma anche Grecia), al contrario, la loro quota di mercato è solo superiore all'1,8% nei paesi dell'Europa occidentale con un PIL pro-capite superiore a € 35.000. Il prezzo di acquisto continua a rappresentare il principale ostacolo all'adozione diffusa di propulsori elettrici, ma anche la mancanza di infrastrutture di ricarica e l'autonomia non ancora paragonabile a quella di un motore convenzionale.
- 3) L'obiettivo al 2020-2021 fu introdotto con il precedente test NEDC, mentre l'attuale test WLTP ha reso più sfidante per l'industria il raggiungimento dell'obiettivo dei 95 gCO₂/km³ e di quelli successivi. **L'anno 2025 non fornisce ai produttori il tempo sufficiente per attuare gli indispensabili cicli di sviluppo e produttivi, arrivando solo tre anni dopo gli obiettivi già definiti per il 2020-2021.**

³ Per il raggiungimento del target 2021 si stima un costo industriale aggiuntivo per auto di €1.000-€2.000.

- 4) Una transizione troppo rapida verso una mobilità ad impatto zero, che non tiene in alcun conto il principio di neutralità tecnologica e l'approccio totale di calcolo delle emissioni di CO₂ (Well-to Wheel), avrebbe un impatto pesantemente negativo sull'occupazione in tutta la filiera produttiva automotive, forzando l'industria a mettere in atto una radicale trasformazione in tempi record. Tale transizione richiede poi il coinvolgimento di più soggetti per la realizzazione delle necessarie infrastrutture di ricarica; presenta costi ancora elevati dei veicoli elettrici; impatta sulle abitudini dei consumatori e in particolare sui bisogni degli operatori che utilizzano furgoni e van, con missioni lavorative molto diversificate.
- 5) La filiera automotive italiana è già da tempo impegnata nello sviluppo di tecnologie a basso impatto ambientale e sta investendo ingenti risorse in ricerca e sviluppo sulla trazione alternativa dei veicoli. Indurre un massiccio e improvviso spostamento esclusivamente verso l'elettromobilità, tuttavia, puntando quindi su una sola tecnologia, ad oggi industrialmente non matura e che necessita di meno manodopera e di un minor numero di componenti per veicolo, rischia di diventare, per l'Italia, un boomerang.

Il processo di trasformazione oggi in atto richiede un impegno importante da parte delle aziende, chiamate a investire con maggior continuità in ricerca e sviluppo, in formazione e in competenze. Un impegno che necessita, in maniera complementare, di una politica industriale adeguata di sostegno ai settori produttivi del nostro Paese, per competere alla pari con i nuovi player che si affacciano sul mercato. È necessario tenere in giusto conto le necessità di investimento non solo in macchinari, ma anche in formazione del personale, oltre che dettagliare un chiaro piano di investimenti in infrastrutture logistiche e in tecnologie abilitanti ai nuovi modelli di mobilità.

Proposta di regolamento sulla riduzione delle emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti.

- 1) Il 17 maggio 2018 la Commissione europea ha presentato la proposta di regolamentazione (Terzo Pacchetto Mobilità) riguardante per la prima volta la riduzione delle emissioni di CO₂ dei veicoli industriali (HDV - Heavy Duty Vehicles). La proposta della Commissione prevede due livelli di riduzione per il 2025 e il 2030, rispettivamente del 15% e del 30% rispetto al valore medio del 2019, anno in cui tutti i produttori europei di veicoli pesanti utilizzeranno lo stesso strumento di calcolo (il software VECTO) per dichiarare e documentare le emissioni di CO₂ di un'ampia gamma di autocarri. Questo renderà possibile la comparabilità dei dati reali tra veicoli e tra Costruttori, fornendo una solida base per gli standard futuri.
- 2) Il 18 ottobre la Commissione Ambiente del Parlamento europeo ha votato per una riduzione del 20% delle emissioni di CO₂ dei mezzi pesanti nel 2025 e del 35% nel 2030. Si tratta dunque di proposte che vanno oltre la bozza di regolamento presentata dalla Commissione europea in maggio. La proposta include anche un meccanismo per incentivare l'adozione di veicoli a emissioni zero e a basse emissioni, che prevede un super-credito come mezzo per incoraggiare il più ampio dispiegamento possibile di camion a basse e a zero emissioni e un malus di CO₂ per i produttori che non riescono a raggiungere obiettivi di vendita di veicoli a zero e a basse emissioni.
- 3) Sulla proposta della Commissione dovrà esprimersi il Parlamento europeo in seduta plenaria nel mese di novembre.

L'Associazione dei Costruttori europei ha dichiarato fin da subito la disponibilità dell'industria europea degli autocarri e veicoli pesanti ad impegnarsi per obiettivi ambiziosi in termini di CO₂, a condizione che questi siano tecnologicamente ed economicamente fattibili nei tempi previsti. I livelli estremamente rigorosi di riduzione delle emissioni di CO₂ per il 2025 e il 2030 che i deputati hanno votato il 18 ottobre sono ritenuti irrealistici dai costruttori.

UE/EFTA - IMMATRICOLAZIONI AUTOVETTURE PER ALIMENTAZIONE

	DIESEL			BENZINA			ALIMENTAZIONE ALTERNATIVA			TOTALE						
	1 H 2018	%	Var. %	1 H 2018	%	Var. %	1 H 2018	%	Var. %	1 H 2018	%	Var. %				
AUSTRIA	79.995	2,5	-16,0	104.356	2,2	23,6	8.510	1,4	6.878	1,4	23,7	192.861	2,2	186.561	1,4	3,4
BELGIUM	119.746	3,8	-20,2	192.352	4,0	23,0	19.271	3,1	15.903	3,4	21,2	331.369	3,8	322.302	3,4	2,8
BULGARIA	10.202	0,3	4,6	10.092	0,2	42,2	787	0,1	601	0,1	30,9	21.081	0,2	17.449	0,1	20,8
CZECH REPUBLIC	45.555	1,4	-19,5	94.016	1,9	13,6	4.059	0,7	3.615	0,8	12,3	143.630	1,7	142.925	0,8	0,5
DENMARK	41.372	1,3	-7,3	78.852	1,6	-0,2	6.733	1,1	4.212	0,7	59,9	126.957	1,5	127.856	0,7	-0,7
ESTONIA	6.758	0,2	5,4	10.612	0,2	9,876	824	0,1	702	0,1	17,4	18.194	0,2	16.989	0,1	7,1
FINLAND	16.723	0,5	-20,6	42.543	0,9	13,4	10.341	1,7	5.861	1,2	76,4	69.607	0,8	64.451	1,2	8,0
FRANCE	479.202	15,1	-11,9	640.375	13,3	19,1	68.573	11,0	53.499	12,3	28,2	1.188.150	13,8	1.135.267	12,3	4,7
GERMANY	590.775	18,6	-20,0	1.160.339	24,0	16,3	87.914	14,1	50.905	10,1	72,7	1.839.028	21,3	1.787.019	10,1	2,9
GREECE	21.718	0,7	-2,4	38.002	0,8	26,866	2.489	0,4	1.206	0,3	106,4	62.209	0,7	50.324	0,3	23,6
HUNGARY	16.618	0,5	-7,4	50.500	1,0	34,667	3.609	0,6	2.186	0,4	65,1	70.727	0,8	54.797	0,4	29,1
IRELAND	48.315	1,5	-19,8	33.130	0,7	27,584	5.671	0,9	3.409	1,2	66,4	87.116	1,0	91.215	1,2	-4,5
ITALY	602.329	19,0	-6,3	377.540	7,8	371,112	141.686	22,8	123.351	26,5	14,9	1.121.555	13,0	1.137.427	26,5	-1,4
LATVIA	3.493	0,1	-20,6	5.494	0,1	4,669	252	0,0	146	0,0	72,6	9.239	0,1	9.213	0,0	0,3
LITHUANIA	4.293	0,1	-10,8	10.479	0,2	7,696	1.194	0,2	304	0,1	292,8	15.966	0,2	12.814	0,1	24,6
NETHERLANDS	35.960	1,1	-9,8	193.993	4,0	171,262	23.457	3,8	14.864	3,2	57,8	253.410	2,9	225.975	3,2	12,1
POLAND	65.956	2,1	-4,0	191.266	4,0	16,4	15.807	2,5	13.970	3,1	13,1	273.029	3,2	247.014	3,1	10,5
PORTUGAL	71.097	2,2	-8,5	54.982	1,1	44,875	8.478	1,4	4.572	0,9	85,4	134.557	1,6	127.186	0,9	5,8
ROMANIA	26.200	0,8	5,5	31.513	0,7	18,533	2.355	0,4	1.164	0,3	102,3	60.068	0,7	44.539	0,3	34,9
SLOVAKIA	22.868	0,7	-10,2	34.104	0,7	28,394	1.871	0,3	1.385	0,2	35,1	58.843	0,7	55.235	0,2	6,5
SLOVENIA	13.065	0,4	-27,8	27.352	0,6	20,083	1.213	0,2	853	0,1	42,2	41.630	0,5	39.032	0,1	6,7
SPAIN	271.734	8,6	-18,5	411.283	8,5	303,417	51.652	8,3	30.850	6,0	67,4	734.669	8,5	667.494	6,0	10,1
SWEDEN	93.615	2,9	-7,3	104.513	2,2	73,548	27.415	4,4	19.037	4,0	44,0	225.543	2,6	193.530	4,0	16,5
UNITED KINGDOM	428.612	13,5	-30,2	812.535	16,8	729,168	72.847	11,7	58.658	14,1	24,2	1.313.994	15,2	1.401.811	14,1	-6,3
EUROPEAN UNION	3.116.201	98,1	-16,3	4.710.223	97,5	4.018.386	567.008	91,2	418.131	90,2	35,6	8.393.432	97,3	8.158.425	97,2	2,9
EU15	2.901.193	91,3	-16,7	4.244.795	87,9	3.640.312	535.037	86,1	393.205	85,2	36,1	7.681.025	89,0	7.518.418	85,2	2,2
EU (New Members)	215.008	6,8	-9,3	465.428	9,6	378.074	31.971	5,1	24.926	5,2	28,3	712.407	8,3	640.007	5,2	11,3
NORWAY	13.578	0,4	-32,6	18.588	0,4	20,029	44.579	7,2	37.809	8,0	17,9	76.745	0,9	77.983	8,0	-1,6
SWITZERLAND	48.219	1,5	-19,1	99.765	2,1	91,487	9.926	1,6	7.864	1,5	26,2	157.910	1,8	158.918	1,5	-0,6
EFTA	61.797	1,9	-22,5	118.353	2,5	111,516	54.505	8,8	45.673	9,5	19,3	234.655	2,7	236.901	9,5	-0,9
EU + EFTA	3.177.998	100,0	-16,4	4.828.576	100,0	4.129.902	621.513	100,0	463.804	100,0	34,0	8.628.087	100,0	8.395.326	100,0	2,8
EU15 + EFTA	2.962.990	93,2	-16,9	4.363.148	90,4	3.751.828	589.542	94,9	438.878	94,8	34,3	7.915.680	91,7	7.755.319	94,8	2,1

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 sei mesi del 2018, secondo i risultati preliminari di ACEA, le nuove immatricolazioni di autovetture ad alimentazione alternativa superano le 621mila unità, in crescita tendenziale del 34%.

Secondo la tipologia di alimentazione, il mercato si compone di oltre 183mila auto elettriche, di cui 88.300 a batteria (incluso fuel cell) e 95mila ibride plug-in (incluso extended range), 305.200 ibride (mild&full) e 133mila auto a gas (gas naturale, GPL, E85).

UE/EFTA - Mercato auto ad alimentazione alternativa

	I H 2018	%	I H 2017	%	VAR % 1° H 18/17
Totale auto elettriche ECV	183.285	29,5	128.771	27,8	42,3
Auto elettriche a batteria (BEV) ¹	88.286	14,2	63.667	13,7	38,7
Auto ibride plug-in (PHEV) ²	94.999	15,3	65.104	14,0	45,9
Auto ibride (HEV)	305.209	49,1	227.372	49,0	34,2
Auto a gas ³	133.019	21,4	107.661	23,2	23,6
Totale auto ad alimentazione alternativa	621.513	100,0	463.804	100,0	34,0

¹ include fuel cell

² include extended range

³ include gas naturale, GPL, E85

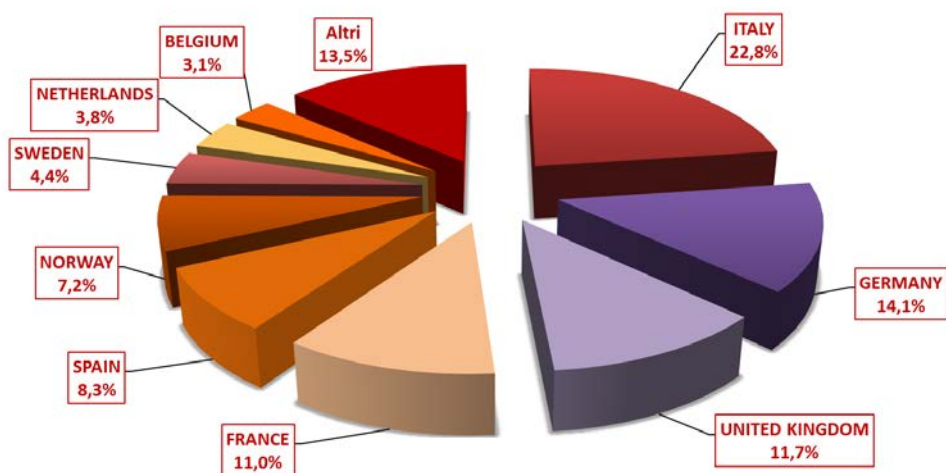
Nell'UE15 la crescita del mercato delle auto ad alimentazione alternativa è del 36%. Con circa 535mila immatricolazioni, l'area rappresenta l'86% del mercato europeo delle auto ecofriendly.

Nell'area dei nuovi Paesi membri la crescita del mercato ad alimentazione alternativa è del 28%. Con quasi 32mila nuove registrazioni, l'area rappresenta appena il 5% del mercato.

Nell'area EFTA il mercato delle auto ecofriendly aumenta del 19%. Con oltre 54mila nuove registrazioni, l'area rappresenta l'8,8% del mercato (era il 9,9% 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° semestre 2018 di 621.513 unità.

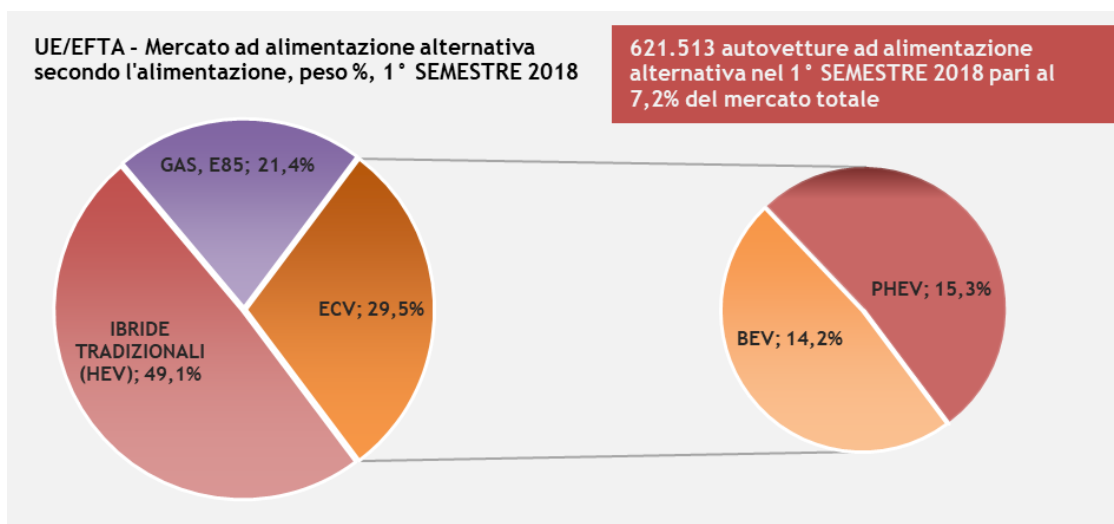
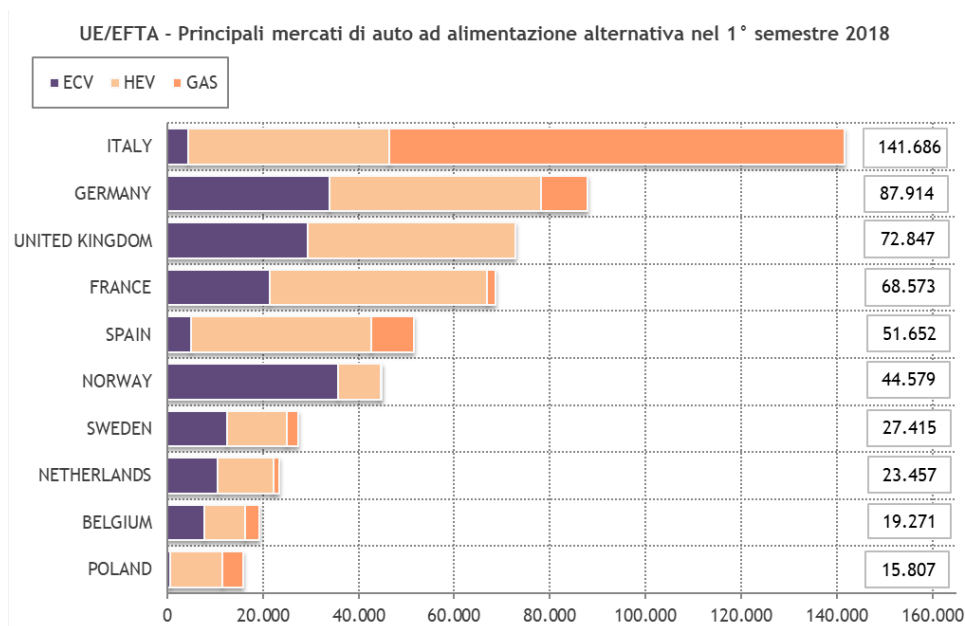


26 paesi considerati

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 (22,8% del mercato UE/EFTA), Germania (14,1%), UK (11,7%), Francia (11%) e Spagna (8,3%).

Nel 1° semestre 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 27,8% di gennaio-giugno 2017 al 29,5% di gennaio-giugno 2018, con un incremento dei volumi del 42%. Il segmento delle auto BEV ha una quota del 14% del mercato europeo ad alimentazione alternativa e quello delle ibride plug-in (PHEV) del 15%.

In UE/EFTA, nel 1° semestre 2018, 1 auto ogni 47 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 55 e ogni 216 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 (1:18), Finlandia (1:22), Paesi Bassi (1:24) e Svizzera (1:35). A fondo classifica si trovano Polonia (1:406), Estonia (1:396) e Grecia (1:368).

Il totale di auto ibride (HEV, ossia mild-full hybrid) immatricolate nel 1° semestre 2018 rappresenta quasi la metà delle auto ad alimentazione alternativa (49,1%), con una variazione positiva del 34%, mentre il mercato delle auto a gas cresce del 24%, con una quota del 21,4%, pari a 1,8 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. Permane l'esenzione della tassa di circolazione per i veicoli che sono completamente alimentati da un motore elettrico o da una cella a combustibile, idrogeno o batteria. I PHEV pagano il 50% della tassa automobilistica.

Nel 2018, nei Paesi Bassi, le auto a emissioni zero sono esenti dal pagamento della tassa di registrazione e dal pagamento della tassa di circolazione (fino al 2020 compreso). Nel 2018 le auto a emissioni zero pagano la percentuale più bassa (4%) dell'imposta sul reddito per l'uso privato di un'auto aziendale. L'incentivo governativo, in scadenza a fine anno, ha influito sulle vendite di auto che costano più di € 50.000, dato che l'imposta tornerà al 22% a partire dal 2019. Nel 2018 si registra infatti un forte aumento delle vendite di Tesla (da 1.282 del 1° semestre 2017 a 2.802 del 1° semestre 2018). La "Model S" di Tesla è un'auto molto popolare tra le aziende olandesi (+119% le vendite dei primi 6 mesi 2018, pari a 1.760 auto), che grazie alla significativa riduzione dell'imposta sul reddito per veicoli che costano più di 50 mila euro, le società risparmiano sino a 19 mila euro ad auto.

Ha peso nella comparazione tra i due Paesi anche la grandezza del parco. 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.

In generale, Norvegia, Finlandia e Italia sono, tra i paesi europei, quelli che a gennaio-giugno 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 (58,1% di quota), in Finlandia è il 14,9% del mercato, seguono Italia, con una quota di alternative sul totale del mercato del 12,6%, Svezia con il 12,2% di quota, Paesi Bassi con il 9,3%, Lituania con il 7,5% e Spagna con il 7%. Gli altri major markets europei, Germania, Francia e UK, hanno quote di auto ad alimentazione alternativa sul proprio mercato rispettivamente del 4,8%, 5,8% e 5,5%.

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 (l'80% delle auto ad alimentazione alternativa), per la Finlandia di auto ibride tradizionali (62%) ed elettriche (31%), per l'Italia di auto a gas (67%) e ibride tradizionali (30%), per la Svezia di auto elettriche (46%) e ibride tradizionali (45%), per i Paesi Bassi di auto ibride tradizionali (50%) ed elettriche (45%), per la Spagna e la Lituania di auto ibride tradizionali (rispettivamente 73% e 95%).

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

1° SEMESTRE 2018	ECV	HEV	GAS	TOTALE AFV
AUSTRIA	51,0%	43,3%	5,8%	100,0%
BELGIUM	39,8%	44,7%	15,5%	100,0%
BULGARIA	10,0%	90,0%		100,0%
CZECH REPUBLIC	11,9%	40,6%	47,5%	100,0%
DENMARK	32,3%	67,6%	0,0%	100,0%
ESTONIA	5,6%	93,9%	0,5%	100,0%
FINLAND	31,2%	61,6%	7,2%	100,0%
FRANCE	31,4%	66,2%	2,4%	100,0%
GERMANY	38,7%	50,3%	11,0%	100,0%
GREECE	6,8%	68,5%	24,7%	100,0%
HUNGARY	28,2%	71,0%	0,7%	100,0%
IRELAND	17,0%	83,0%		100,0%
ITALY	3,1%	29,7%	67,2%	100,0%
LATVIA	21,4%	66,3%	12,3%	100,0%
LITHUANIA	5,4%	94,6%		100,0%
NETHERLANDS	45,2%	49,9%	4,9%	100,0%
POLAND	4,3%	68,4%	27,4%	100,0%
PORTUGAL	43,3%	43,5%	13,2%	100,0%
ROMANIA	12,6%	65,1%	22,3%	100,0%
SLOVAKIA	12,0%	64,3%	23,7%	100,0%
SLOVENIA	29,7%	61,4%	8,9%	100,0%
SPAIN	9,7%	72,9%	17,4%	100,0%
SWEDEN	46,0%	45,4%	8,5%	100,0%
UNITED KINGDOM	40,3%	59,7%		100,0%
EUROPEAN UNION	25,2%	51,4%	23,4%	100,0%
EU15	26,1%	50,5%	23,4%	100,0%
EU (New Members)	10,3%	66,5%	23,1%	100,0%
NORWAY	80,3%	19,7%	0,0%	100,0%
SWITZERLAND	45,1%	48,8%	6,0%	100,0%
EFTA	73,9%	25,0%	1,1%	100,0%
EU + EFTA	29,5%	49,1%	21,4%	100,0%
EU15 + EFTA	30,5%	48,2%	21,3%	100,0%

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

1° SEMESTRE 2018	ECV	HEV	GAS	TOTALE AFV
AUSTRIA	2,2%	1,9%	0,3%	4,4%
BELGIUM	2,3%	2,6%	0,9%	5,8%
BULGARIA	0,4%	3,4%		3,7%
CZECH REPUBLIC	0,3%	1,1%	1,3%	2,8%
DENMARK	1,7%	3,6%	0,0%	5,3%
ESTONIA	0,3%	4,3%	0,0%	4,5%
FINLAND	4,6%	9,1%	1,1%	14,9%
FRANCE	1,8%	3,8%	0,1%	5,8%
GERMANY	1,8%	2,4%	0,5%	4,8%
GREECE	0,3%	2,7%	1,0%	4,0%
HUNGARY	1,4%	3,6%	0,0%	5,1%
IRELAND	1,1%	5,4%		6,5%
ITALY	0,4%	3,8%	8,5%	12,6%
LATVIA	0,6%	1,8%	0,3%	2,7%
LITHUANIA	0,4%	7,1%		7,5%
NETHERLANDS	4,2%	4,6%	0,5%	9,3%
POLAND	0,2%	4,0%	1,6%	5,8%
PORTUGAL	2,7%	2,7%	0,8%	6,3%
ROMANIA	0,5%	2,6%	0,9%	3,9%
SLOVAKIA	0,4%	2,0%	0,8%	3,2%
SLOVENIA	0,9%	1,8%	0,3%	2,9%
SPAIN	0,7%	5,1%	1,2%	7,0%
SWEDEN	5,6%	5,5%	1,0%	12,2%
UNITED KINGDOM	2,2%	3,3%		5,5%
EUROPEAN UNION	1,7%	3,5%	1,6%	6,8%
EU15	1,8%	3,5%	1,6%	7,0%
EU (New Members)	0,5%	3,0%	1,0%	4,5%
NORWAY	46,6%	11,4%	0,0%	58,1%
SWITZERLAND	2,8%	3,1%	0,4%	6,3%
EFTA	17,2%	5,8%	0,3%	23,2%
EU + EFTA	2,1%	3,5%	1,5%	7,2%
EU15 + EFTA	2,3%	3,6%	1,6%	7,4%

Major Markets ad alimentazione alternativa

I cinque major markets europei hanno immatricolato 423mila nuove autovetture ad alimentazione alternativa, con una quota che vale il 6,8% del relativo mercato complessivo nei primi 6 mesi del 2018.

In Italia il mercato delle auto ecofriendly è di quasi 142mila unità, +15%, con una crescita nel secondo trimestre (+21%) superiore a quella del primo (+9%). Il 67,2% del mercato è costituito da auto a gas, il 29,7% da auto ibride tradizionali e il 3,1% da auto ricaricabili (puro elettrico e plug-in). Le auto ad alimentazione alternativa rappresentano il 12,6% 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 87.900 autovetture ad alimentazione alternativa, con una crescita tendenziale del 73%, tra le più alte registrate tra i Paesi europei, con il 38,7% di auto elettriche (ECV), il 50,3% ibride tradizionali, l'11% a gas. Complessivamente il mercato tedesco di auto alternative ha una quota del 4,8%. 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. Gli incentivi ancora in corso, agevolano chi compra un veicolo 100% elettrico con uno sconto di 4 mila euro, che scende 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 73mila nuove vetture ad alimentazione alternativa immatricolate nel 1° semestre 2018 (+24% su gennaio-giugno 2017), il 59,7% riguarda auto ibride tradizionali e il 40,3% elettriche (ECV). Alla crescita del mercato auto ecofriendly del 10% nel primo trimestre 2018, ha risposto una crescita del 42% nel secondo trimestre.

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 (Piano Plug in Car Grant "PICG"). Dal lancio del Piano, a gennaio 2011, sono state incentivate fino a settembre 2018, circa 168mila autovetture, i cui livelli emissivi rispondono ai criteri fissati per ottenere il contributo economico. **La sovvenzione per le auto plug-in è stata mantenuta fino ad ottobre 2018. Verrà effettuata una revisione dei livelli di incentivazione, che rivedrà i livelli di sussidi per auto plug-in⁴.** Le modifiche riguarderanno i finanziamenti per i veicoli più puliti e garantiranno che la sovvenzione rimanga sostenibile mentre si sviluppa il mercato britannico dei veicoli a emissioni ultra basse. **La data precisa in cui le tariffe cambieranno dipenderà dal numero di nuovi veicoli venduti durante il periodo di transizione (dall'11 ottobre al 9 novembre).** Il Governo ha previsto un aumento degli ordini durante il periodo di transizione, in quanto i clienti potrebbero anticipare i loro acquisti per sfruttare gli attuali tassi di sovvenzione più elevati. Sono stati posti quindi dei limiti al numero di ordini che possono essere richiesti. Se saranno raggiunti questi limiti, la nuova sovvenzione entrerà in vigore a partire dal giorno successivo, altrimenti entrerà in vigore dal 10 novembre.

I limiti sono stati fissati ad un livello notevolmente superiore al numero di ordini normalmente atteso. Questo per tenere conto del probabile aumento degli ordini durante il periodo di transizione.

I veicoli a bassissima emissione sono collocati in diverse categorie sulla base delle loro emissioni di CO₂ e del loro intervallo di emissioni zero. Queste categorie sono:

Categoria 1 - Emissioni di CO₂ inferiori a 50 g / km e raggio di emissioni zero di almeno 70 miglia (112 km)

Categoria 2: Emissioni di CO₂ inferiori a 50 g / km e un intervallo di emissioni zero tra 10 e 69 miglia (almeno 16 km)

Categoria 3 - Emissioni di CO₂ da 50 a 75 g / km e un intervallo di emissioni zero di almeno 20 miglia (32 km)

⁴ Informazioni pubblicate da SMMT

La nuova sovvenzione sarà la seguente:

- La sovvenzione per le auto della categoria 1 passerà da € 4.500 a € 3.500
- Le auto di categoria 2 e 3 non saranno più ammissibili alla sovvenzione.

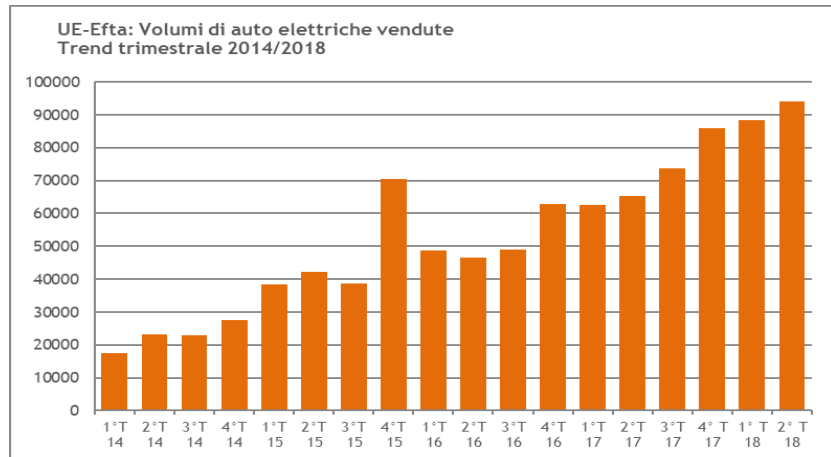
In Francia sono state immatricolate 68.500 autovetture ad alimentazione alternativa, in crescita del +28%, grazie soprattutto al secondo trimestre, che ha visto un aumento del mercato del 43%. Il 66,2% di queste autovetture sono ibride, il 31,4% elettriche, il 2,4% a gas e biofuel. Dal 2016 il “superbonus” consente, a chi decide di rottamare un veicolo diesel con oltre 10anni di anzianità, di beneficiare di un incentivo extra fino a 4mila Euro oltre i 6mila 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).

In Spagna il mercato delle auto alternative è cresciuto del 67% (53% nel primo trimestre, +79% nel secondo) con oltre 51.600 nuove registrazioni. Le auto ibride tradizionali sono il 73% del mercato ecofriendly, le auto a gas sono il 17% e le auto ricaricabili il 10%.

Il mercato delle auto alternative della Norvegia segue per volumi i cinque major markets europei, con 44.600 immatricolazioni (+17%), anche in questo caso con una crescita tendenziale del mercato del secondo trimestre (+31%) superiore a quella del primo (+5%). Ogni 100 vetture nuove vendute in Norvegia ben 47 sono a zero emissioni o a bassissime emissioni (PHEV+EREV+FCEV), contro le 35 del primo semestre 2017.

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

Per il momento, il mercato dei veicoli elettrici è dipendente dagli incentivi che richiedono un impegno economico continuo da parte degli Stati. Gli incentivi possono riguardare un contributo all'acquisto oppure più frequentemente l'esenzione parziale o totale del pagamento delle imposte (imposta di registrazione, tassa di circolazione, imposte sul reddito), che possono riguardare tutta la platea degli acquirenti o le auto aziendali e possono essere modulate in base ai livelli emissivi di CO₂/km. Altri importanti fattori nella scelta di acquisto di un veicolo elettrico sono: la distanza da un punto di ricarica, la tipologia del punto di ricarica (stazione, casa, etc), l'infrastruttura di ricarica nei tragitti medio-lunghi, tempo di ricarica, costo della ricarica, durata delle batterie, autonomia.



Nonostante la ripresa del mercato dell'auto dal 2015, l'età media delle autovetture circolanti in UE si è alzata a 11 anni, per molti consumatori dunque non è possibile cambiare l'auto e optare per un'auto ad alimentazione alternativa, soprattutto elettrica. Il contributo all'acquisto è dunque una leva molto importante.

Secondo lo Studio Ambrosetti⁵, 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.

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.

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.

⁵ Studio Ambrosetti E-Mobility Revolution, Settembre 2017

A gennaio-giugno 2018 sono state immatricolate oltre 183mila nuove auto elettriche o a bassissime emissioni, il 42% in più del primo semestre 2017, così ripartite: 88.300 auto puro elettrico (+39% su gennaio-giugno 2017) e 95.000 ibride plug-in (+46%).

Il Paese leader del mercato ECV oggi è la Norvegia: 35.789 nuove registrazioni, il 19,5% del mercato europeo ECV, grazie ad una crescita dei volumi venduti del 32%.

Seguono la Germania, con 33.980 nuove immatricolazioni, una quota sul mercato europeo ECV del 18,5% e una crescita dei volumi del 51%; il Regno Unito con oltre 29mila nuove registrazioni (+25,5%), la Francia con circa 21.500 (+16,5%) e la Svezia con 12.600 (+56%). Al sesto posto troviamo i Paesi Bassi, che con 10.600 unità vendute hanno più che raddoppiato le vendite dei primi sei mesi del 2017.

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

L'Italia si posiziona al 9° posto per volumi di auto ECV vendute nei primi 6 mesi 2018, con una crescita tendenziale dell'89%.

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

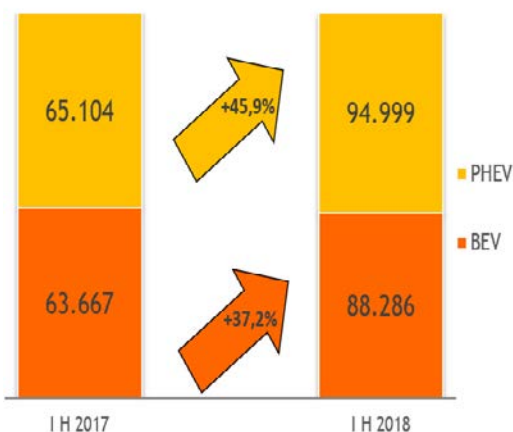
IMMATRICOLAZIONE AUTOVETTURE ELETTRICHE (ECV)

	I H 2018	%	I H 2017	%	Var. %
AUSTRIA	4.336	2,4	3.386	2,6	28,1
BELGIUM	7.671	4,2	7.342	5,7	4,5
BULGARIA	79	0,0	13	0,0	507,7
CZECH REPUBLIC	483	0,3	192	0,1	151,6
DENMARK	2.176	1,2	247	0,2	781,0
ESTONIA	46	0,0	29	0,0	58,6
FINLAND	3.228	1,8	1.285	1,0	151,2
FRANCE	21.513	11,7	18.464	14,3	16,5
GERMANY	33.980	18,5	22.465	17,4	51,3
GREECE	169	0,1	82	0,1	106,1
HUNGARY	1.019	0,6	461	0,4	121,0
IRELAND	962	0,5	535	0,4	79,8
ITALY	4.382	2,4	2.322	1,8	88,7
LATVIA	54	0,0	23	0,0	134,8
LITHUANIA	65	0,0	22	0,0	195,5
NETHERLANDS	10.607	5,8	4.848	3,8	118,8
POLAND	672	0,4	374	0,3	79,7
PORTUGAL	3.671	2,0	1.664	1,3	120,6
ROMANIA	297	0,2	23	0,0	1.191,3
SLOVAKIA	224	0,1	110	0,1	103,6
SLOVENIA	360	0,2	186	0,1	93,5
SPAIN	5.016	2,7	2.488	1,9	101,6
SWEDEN	12.615	6,9	8.106	6,3	55,6
UNITED KINGDOM	29.392	16,0	23.419	18,2	25,5
EUROPEAN UNION	143.017	78,0	98.086	76,2	45,8
EU15	139.718	76,2	96.653	75,1	44,6
EU (New Members)	3.299	1,8	1.433	1,1	130,2
NORWAY	35.789	19,5	27.202	21,1	31,6
SWITZERLAND	4.479	2,4	3.483	2,7	28,6
EFTA	40.268	22,0	30.685	23,8	31,2
EU + EFTA	183.285	100,0	128.771	100,0	42,3
EU15 + EFTA	179.986	98,2	127.338	98,9	41,3

SOURCE: NATIONAL AUTOMOBILE MANUFACTURERS' ASSOCIATIONS

¹ Only countries for which sourced data is available are listed

UE/Efta - Immatricolazioni di auto elettriche ECV



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

Ad oggi 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.

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)

	I H 2018	%	I H 2017	%	Var. %
AUSTRIA	3.088	3,5	2.679	4,2	15,3
BELGIUM	1.705	1,9	1.483	2,3	15,0
BULGARIA	64	0,1	0	0,0	
CZECH REPUBLIC	318	0,4	192	0,3	65,6
DENMARK	524	0,6	146	0,2	258,9
ESTONIA	34	0,0	19	0,0	78,9
FINLAND	352	0,4	272	0,4	29,4
FRANCE	14.404	16,3	13.563	21,3	6,2
GERMANY	17.297	19,6	10.199	16,0	69,6
GREECE	43	0,0	12	0,0	258,3
HUNGARY	609	0,7	288	0,5	111,5
IRELAND	529	0,6	374	0,6	41,4
ITALY	2.255	2,6	1.002	1,6	125,0
LATVIA	39	0,0	11	0,0	254,5
LITHUANIA	65	0,1	22	0,0	195,5
NETHERLANDS	9.501	10,8	4.233	6,6	124,5
POLAND	279	0,3	125	0,2	123,2
PORTUGAL	1.868	2,1	729	1,1	156,2
ROMANIA	297	0,3	23	0,0	1191,3
SLOVAKIA	224	0,3	110	0,2	103,6
SLOVENIA	246	0,3	131	0,2	87,8
SPAIN	2.258	2,6	1.266	2,0	78,4
SWEDEN	2.244	2,5	2.243	3,5	0,0
UNITED KINGDOM	7.470	8,5	7.716	12,1	-3,2
EUROPEAN UNION	65.713	74,4	46.838	73,6	40,3
EU15	63.538	72,0	45.917	72,1	38,4
EU (New Members)	2.175	2,5	921	1,4	136,2
NORWAY	20.145	22,8	14.805	23,3	36,1
SWITZERLAND	2.428	2,8	2.024	3,2	20,0
EFTA	22.573	25,6	16.829	26,4	34,1
EU + EFTA	88.286	100,0	63.667	100,0	38,7
EU15 + EFTA	86.111	97,5	62.746	98,6	37,2

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)

	I H 2018	%	I H 2017	%	Var. %
AUSTRIA	1.248	1,3	707	1,1	76,5
BELGIUM	5.966	6,3	5.859	9,0	1,8
BULGARIA	15	0,0	13	0,0	15,4
CZECH REPUBLIC2	165	0,2	-	-	
DENMARK	1.652	1,7	101	0,2	1535,6
ESTONIA	12	0,0	10	0,0	20,0
FINLAND	2.876	3,0	1.013	1,6	183,9
FRANCE	7.109	7,5	4.901	7,5	45,1
GERMANY	16.683	17,6	12.266	18,8	36,0
GREECE	126	0,1	70	0,1	80,0
HUNGARY	410	0,4	173	0,3	137,0
IRELAND	433	0,5	161	0,2	168,9
ITALY	2.127	2,2	1.320	2,0	61,1
LATVIA	15	0,0	12	0,0	25,0
LITHUANIA3	-	-	-	-	
NETHERLANDS	1.106	1,2	615	0,9	79,8
POLAND	393	0,4	249	0,4	57,8
PORTUGAL	1.803	1,9	935	1,4	92,8
ROMANIA3	-	-	-	-	
SLOVAKIA3	-	-	-	-	
SLOVENIA	114	0,1	55	0,1	107,3
SPAIN	2.758	2,9	1.222	1,9	125,7
SWEDEN	10.371	10,9	5.863	9,0	76,9
UNITED KINGDOM	21.922	23,1	15.703	24,1	39,6
EUROPEAN UNION	77.304	81,4	51.248	78,7	50,8
EU15	76.180	80,2	50.736	77,9	50,1
EU (New Members)	1.124	1,2	512	0,8	119,5
NORWAY	15.644	16,5	12.397	19,0	26,2
SWITZERLAND	2.051	2,2	1.459	2,2	40,6
EFTA	17.695	18,6	13.856	21,3	27,7
EU + EFTA	94.999	100,0	65.104	100,0	45,9
EU15 + EFTA	93.875	98,8	64.592	99,2	45,3

SOURCE: NATIONAL AUTOMOBILE MANUFACTURERS' ASSOCIATIONS

¹ Only countries for which sourced data is available are listed

Auto Ibride mild/full (HEVs⁶, escluso ibride plug-in)

Sono state immatricolate oltre 305mila nuove auto ibride tradizionali a gennaio-giugno 2018, con una crescita del 34% rispetto ad un anno fa, grazie ad un secondo trimestre 2018 (+46%) cresciuto ad un ritmo doppio rispetto al primo trimestre (+23%).

La Francia è il paese che ha registrato il maggior numero di immatricolazioni di vetture ibride (45.406, in crescita del 32%), con una quota del mercato UE/Efta attorno al 15%, davanti alla Germania, che ha totalizzato 44.221 unità e una quota del 14,5% e al Regno Unito, che si posiziona al terzo posto in Europa (nel 2017 e fino al primo trimestre 2018 occupava la prima posizione), con 43.455 immatricolazioni, in crescita del 23% e una quota del 14%.

L'Italia, perde una posizione e si piazza in quarta posizione, con 42.076 nuove registrazioni, una quota di quasi il 14%, in crescita tendenziale del 30%.

Al quinto posto, si posiziona la Spagna che, con 37.672 immatricolazioni, vede crescere il proprio mercato del 40%.

I 5 *major markets* insieme valgono il 70% del mercato europeo di auto ibride full e mild.

IMMATRICOLAZIONE AUTOVETTURE IBRIDE

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

	I H 2018	%	I H 2017	%	Var. %
AUSTRIA	3.682	1,2	3.309	1,5	11,3
BELGIUM	8.613	2,8	7.310	3,2	17,8
BULGARIA	708	0,2	588	0,3	20,4
CZECH REPUBLIC	1.648	0,5	1.343	0,6	22,7
DENMARK	4.554	1,5	3.950	1,7	15,3
ESTONIA	774	0,3	637	0,3	21,5
FINLAND	6.368	2,1	4.435	2,0	43,6
FRANCE	45.406	14,9	34.460	15,2	31,8
GERMANY	44.221	14,5	25.254	11,1	75,1
GREECE	1.705	0,6	998	0,4	70,8
HUNGARY	2.564	0,8	1.717	0,8	49,3
IRELAND	4.709	1,5	2.874	1,3	63,8
ITALY	42.076	13,8	32.454	14,3	29,6
LATVIA	167	0,1	92	0,0	81,5
LITHUANIA	1.129	0,4	282	0,1	300,4
NETHERLANDS	11.702	3,8	8.901	3,9	31,5
POLAND	10.805	3,5	8.516	3,7	26,9
PORTUGAL	3.687	1,2	2.168	1,0	70,1
ROMANIA	1.533	0,5	817	0,4	87,6
SLOVAKIA	1.203	0,4	859	0,4	40,0
SLOVENIA	745	0,2	456	0,2	63,4
SPAIN	37.672	12,3	26.912	11,8	40,0
SWEDEN	12.458	4,1	9.128	4,0	36,5
UNITED KINGDOM	43.455	14,2	35.239	15,5	23,3
EUROPEAN UNION	291.584	95,5	212.699	93,5	37,1
EU15	270.308	88,6	197.392	86,8	36,9
EU (New Members)	21.276	7,0	15.307	6,7	39,0
NORWAY	8.778	2,9	10.606	4,7	-17,2
SWITZERLAND	4.847	1,6	4.067	1,8	19,2
EFTA	13.625	4,5	14.673	6,5	-7,1
EU + EFTA	305.209	100,0	227.372	100,0	34,2
EU15 + EFTA	283.933	93,0	212.065	93,3	33,9

SOURCE: NATIONAL AUTOMOBILE MANUFACTURERS' ASSOCIATIONS

Only countries for which sourced data is available are listed

⁶ Hybrid-Electric Vehicles

Auto a Gas, E85

Nei primi 6 mesi del 2018, il mercato delle auto alimentate a gas cresce del 24% con circa 133mila nuove immatricolazioni.

L'Italia mantiene la prima posizione nella classifica europea e che pur perdendo 10 punti di quota rispetto al 1° semestre 2017, mantiene la leadership di mercato con il 72% di quota sul totale delle auto a gas vendute nell'UE+Efta. Sono state immatricolate 95mila auto a gas, un volume superiore a quello di un anno fa del 7,5%.

Al secondo posto, troviamo la Germania, che, nei primi 6 mesi del 2018, registra volumi di vendita triplicati rispetto a quelli di gennaio-giugno 2017, con 9.700 vetture immatricolate. L'auto a gas è una delle soluzioni alternative che il governo di Berlino concede alle amministrazioni locali quando vietano la circolazione delle auto diesel (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 settori industriali (per esempio quello dei carburanti ecologici), oltre a quello specifico di sviluppo del veicolo e consideri anche il comportamento e le abitudini degli automobilisti.

Al terzo posto, si piazza la Spagna che, con circa 9.000 nuove immatricolazioni di auto alimentate a gas, cresce di 6 volte rispetto allo stesso periodo del 2017 (1.450). La Polonia, che nel primo semestre 2017 occupava la seconda posizione nel mercato delle auto a gas, un anno dopo scivola al quarto posto, a causa di una contrazione del 15% e solo 4.300 unità vendute.

IMMATRICOLAZIONE AUTOVETTURE ALTRE ALIM.ALTERNATIVE

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

	I H 2018	%	I H 2017	%	Var. %
AUSTRIA	492	0,4	183	0,2	168,9
BELGIUM	2.987	2,2	1.251	1,2	138,8
BULGARIA	-	-	-	-	-
CZECH REPUBLIC	1.928	1,4	2.080	1,9	-7,3
DENMARK	3	0,0	15	0,0	-80,0
ESTONIA	4	0,0	36	0,0	-88,9
FINLAND	745	0,6	141	0,1	428,4
FRANCE	1.654	1,2	575	0,5	187,7
GERMANY	9.713	7,3	3.186	3,0	204,9
GREECE	615	0,5	126	0,1	388,1
HUNGARY	26	0,0	8	0,0	225,0
IRELAND	-	-	-	-	-
ITALY	95.228	71,6	88.575	82,3	7,5
LATVIA	31	0,0	31	0,0	0,0
LITHUANIA	-	-	-	-	-
NETHERLANDS ²	1.148	0,9	1.115	1,0	3,0
POLAND	4.330	3,3	5.080	4,7	-14,8
PORTUGAL	1.120	0,8	740	0,7	51,4
ROMANIA	525	0,4	324	0,3	-
SLOVAKIA	444	0,3	416	0,4	6,7
SLOVENIA	108	0,1	211	0,2	-48,8
SPAIN	8.964	6,7	1.450	1,3	518,2
SWEDEN	2.342	1,8	1.803	1,7	29,9
UNITED KINGDOM	-	-	-	-	-
EUROPEAN UNION	132.407	99,5	107.346	99,7	23,3
EU15	125.011	94,0	99.160	92,1	26,1
EU (New Members)	7.396	5,6	8.186	7,6	-9,7
NORWAY	12	0,0	1	0,0	1100,0
SWITZERLAND ²	600	0,5	314	0,3	91,1
EFTA	612	0,5	315	0,3	94,3
EU + EFTA	133.019	100,0	107.661	100,0	23,6
EU15 + EFTA	125.623	94,4	99.475	92,4	26,3

SOURCE: NATIONAL AUTOMOBILE MANUFACTURERS' ASSOCIATIONS

¹ Only countries for which sourced data is available are listed

² Includes biofuels

Il mercato ad alimentazione alternativa nei Paesi extra-UE e la produzione globale di LVs BEV/PHEV

Nel primo semestre 2018, negli Stati Uniti sono stati immatricolati 123mila *light vehicles* a zero o a bassissime emissioni (65.500 LV elettrici, 57.600 ibridi plug-in), in crescita del 37% sui volumi del 2017.

In Giappone, le vendite di veicoli BEV/FCEV nei primi 5 mesi del 2018 (ultimo dato disponibile) sono ammontate a 13.700 (+96,3% sul 2017), pari allo 0,7% del mercato complessivo e a 483mila ibride (tradizionali +plug-in), in calo del 5,2%, che rappresentano $\frac{1}{4}$ del mercato.

In Cina nel 1° semestre sono stati immatricolati 412mila NEV (new energy vehicle), con un aumento del 111%, suddivisi in 313mila BEV (+96%) e 99mila PHEV (+182%).

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.

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. Questi nuovi prodotti sono stati concepiti come veicoli elettrici sin dall'inizio; quindi sono diversi rispetto ai prodotti delle case automobilistiche.

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

Secondo le stime di PwC per ANFIA, la produzione mondiale di light vehicles (fino a 6 tonnellate) BEV/PHEV dovrebbe sfiorare i 2,8 milioni nel 2018. Le proiezioni di PwC al 2022 stimano una produzione globale di LVs BEV/PHEV di 8,97 milioni di unità, di cui il 44% prodotto nell'area APAC in sviluppo, il 30% circa in UE, il 14% nell'area NAFTA e il 12% nell'area APAC sviluppata.

Per informazioni contattare l'Area Studi e Statistiche
Marisa Saglietto, tel. 011 55 46 526, m.saglietto@anfia.it
Silvio Donato, tel. 011 55 46 524, s.donato@anfia.it