

**FOCUS UE/EFTA MERCATO
AUTOVETTURE
AD ALIMENTAZIONE ALTERNATIVA**

GENNAIO/SETTEMBRE 2019

Rapporto trimestrale sull'andamento del mercato europeo
delle autovetture ad alimentazione alternativa



Indice

3. Il mercato europeo delle nuove autovetture in sintesi, Gennaio-Settembre 2019
3. Trend del mercato autovetture: tutte le alimentazioni
4. *Grafici alimentazioni benzina e diesel per Paese*
6. *Obiettivo 2020-2021: nuovo target emissioni di CO₂ g/km delle nuove auto vendute*
8. *Mercato per paese e alimentazione: volumi, quote e variazioni percentuali tendenziali*
9. Trend del mercato autovetture ad alimentazione alternativa
13. *Major markets ad alimentazione alternativa*
16. *Mercato auto elettriche (puro elettrico, ibride plug-in)*
19. *Produzione di batterie in UE*
22. *Mercato auto ibride (escluso ibride plug-in)*
23. *Mercato auto a gas*
24. Italia: riepilogo ecobonus e ecotassa
25. Proposta ANFIA per la Legge di Bilancio 2020
26. Infografica

Pubblicato il 19.11.2019

Area Studi e Statistiche, tel. 011 5546526

M. Saglietto, Responsabile, m.saglietto@anfia.it

Sintesi del mercato europeo delle autovetture per tipo di motorizzazione. Gennaio/Settembre 2019/2018

L'indagine ACEA sul mercato delle autovetture per tipo di motorizzazione riguarda l'UE a 24 Paesi (sono esclusi Croazia, Lussemburgo, Cipro, Malta) allargata all'EFTA. L'area indagata conta, a gennaio-settembre 2019, oltre 12 milioni di nuove immatricolazioni, in calo dell'1,6% sull'analogo periodo del 2018.

Il mercato delle auto diesel cala del 16%, crescono invece le nuove registrazioni delle auto a benzina del 3,1% e delle auto ad alimentazione alternativa del 34%.

Il mercato auto con alimentazione alternativa totalizza 1.246.179 nuove immatricolazioni e una quota del 10,4% sul totale mercato.

In termini di volumi, la Germania con 223.596 nuove immatricolazioni di auto a motorizzazione alternativa (+65%) sottrae il primato all'Italia, che si ferma a 222.215 (+13%). Il mercato di auto "green" della Germania vale il 17,9% di tutto il mercato auto ecofriendly europeo (era il 14,6% un anno fa), mentre quello dell'Italia vale il 17,8% (era il 21,2% un anno fa). Il mercato italiano delle auto ecofriendly cresce meno di quello di altri mercati europei, in primis della Germania, che ha sia il primato europeo nel segmento delle auto ibride plug-in sia in quello delle ibride tradizionali e ha ormai volumi di auto BEV (puro elettrico) vicini a quella della Norvegia, nazione leader delle auto a zero emissioni in Europa.

La quota di auto ad alimentazione alternativa rispetto al proprio mercato è dell'8,2% in Germania (era del 3,4% nel 2017, del 5,3% nel 2018), mentre è del 15,1% in Italia (era del 12% nel 2017 e del 13% nel 2017), che ha una netta prevalenza di auto a gas. Molti paesi europei hanno quote di auto ad alimentazioni alternativa rispetto al proprio mercato più alti di Italia e Germania.

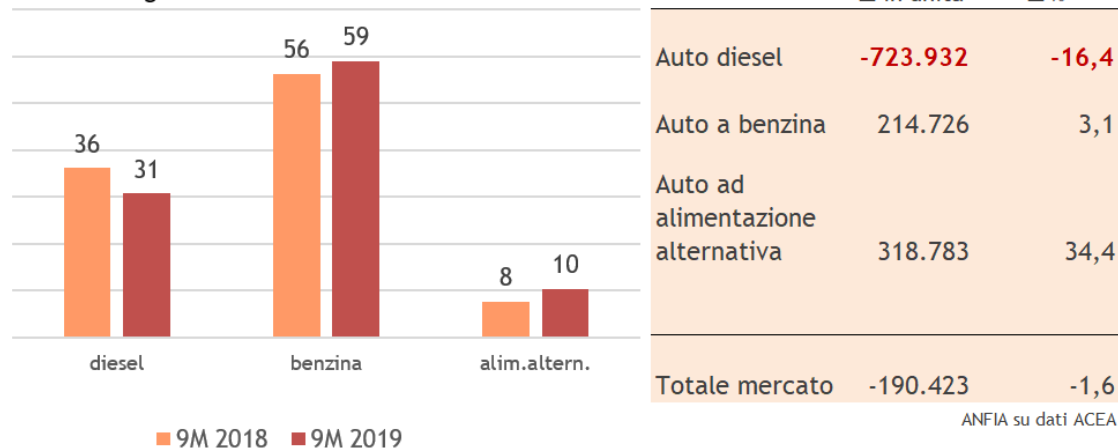
Trend del mercato autovetture: tutte le alimentazioni

A gennaio-settembre 2019 il mercato UE/EFTA delle autovetture nuove risulta in diminuzione dell'1,6% rispetto all'analogo periodo del 2018, con 12,02 milioni di unità. Si riduce il calo da inizio anno grazie al buon andamento delle vendite nel mese di settembre (+14%), che si conferma anche ad ottobre (+9%).

UE/EFTA - Immatricolazioni autovetture per alimentazione, Gennaio-Settembre 2019/2018

Quote per tipo di alimentazione, Differenze tendenziali in volumi e in percentuale

in % sul totale: gennaio-settembre 2018 e 2019



Cala il mercato delle auto diesel del 16%, pari ad una perdita di circa 724mila unità e una quota di mercato del 30,7% (era del 36,1% un anno fa). Il Paese che registra la perdita in volumi di auto diesel più consistente è l'Italia (-187mila), a seguito di una contrazione delle vendite di auto diesel iniziata più tardi rispetto ai major markets europei. Seguono UK (-125mila), Spagna (-119mila) e Francia (-103mila). In controtendenza invece la Germania, che registra invece un recupero di 30.540 vendite di auto diesel rispetto ad un anno fa (+3,6%). Nei cinque major markets è stato venduto il 76% delle auto diesel nuove immatricolate in UE/EFTA a gennaio-settembre 2019.

I Paesi che hanno vendite di auto diesel con quote superiori al 40% del proprio mercato sono solo: Irlanda (46,6%) e Italia (41,1%). I Paesi che hanno quote di mercato di auto diesel inferiori al 20% sono: Paesi Bassi (8,0%), Norvegia (15,5%), Lituania (18,3%), Finlandia (19,1%) e Ungheria (19,6%).

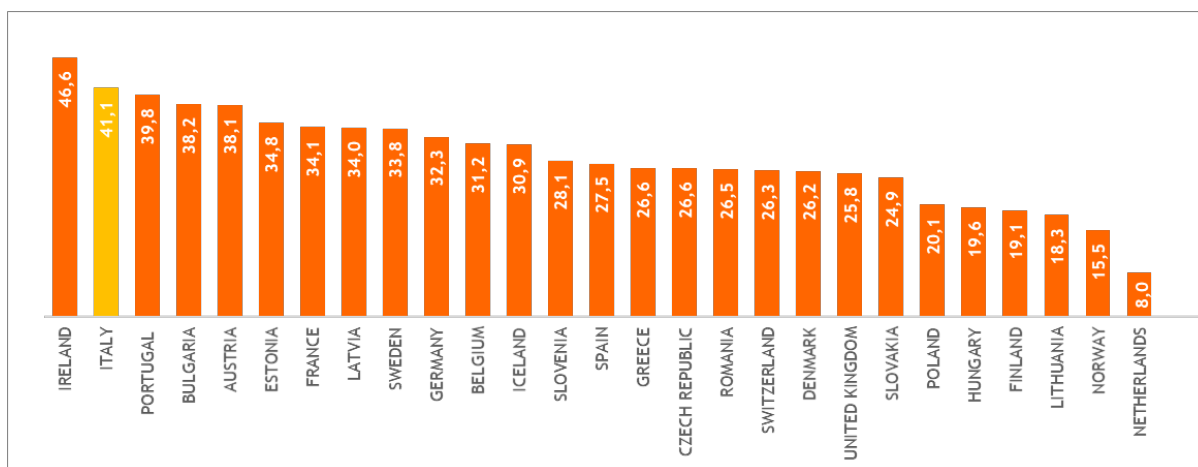
I Paesi Bassi hanno, invece, la quota di auto a benzina più alta tra i Paesi europei, pari al 75% del proprio mercato, e la Norvegia la più bassa, solo il 17% delle vendite.

Le vendite di auto a benzina crescono del 3,1%, pari a quasi 215mila unità in più rispetto a gennaio-settembre 2018 e conquistano il 59% del mercato (2,7 punti in più di un anno fa).

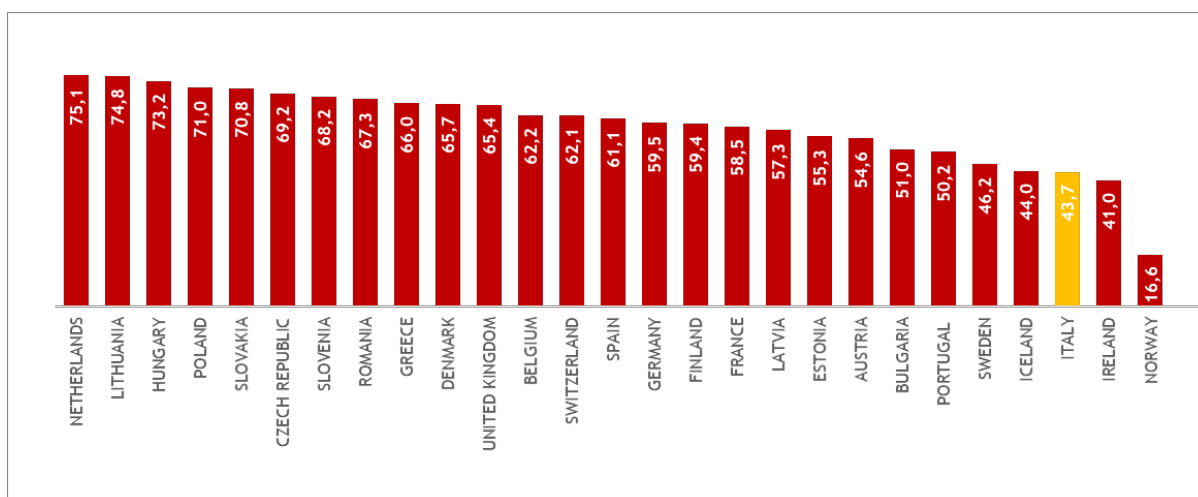
Le vendite di auto ad alimentazione alternativa aumentano del 34%, pari a quasi 319mila unità in più rispetto ai primi nove mesi 2018, con una quota del 10,4% sul totale venduto (era del 7,6% a gennaio-settembre 2018).

Sul fronte ambientale l'agenda anti-diesel ha rallentato i progressi sui cambiamenti climatici.

UE/EFTA - Quota delle immatricolazioni di auto diesel per paese, Gennaio-Settembre 2019



UE/EFTA - Quota delle immatricolazioni di auto benzina per paese, Gennaio-Settembre 2019



Secondo i dati provvisori pubblicati dall'Agenzia europea dell'ambiente (AEA), nel 2018 le emissioni medie di biossido di carbonio delle nuove autovetture immatricolate nell'Unione europea sono aumentate per il secondo anno consecutivo, arrivando a 120,4 grammi di CO₂ per chilometro.

Dopo un costante calo dal 2010 al 2016, di quasi 22 grammi di CO₂ per chilometro (gCO₂/km), le emissioni medie delle nuove autovetture sono aumentate nel 2017 di 0,4 g di CO₂/km e, secondo i dati provvisori, il rialzo è proseguito con un aumento ulteriore di 1,9 g di CO₂/km nel 2018.

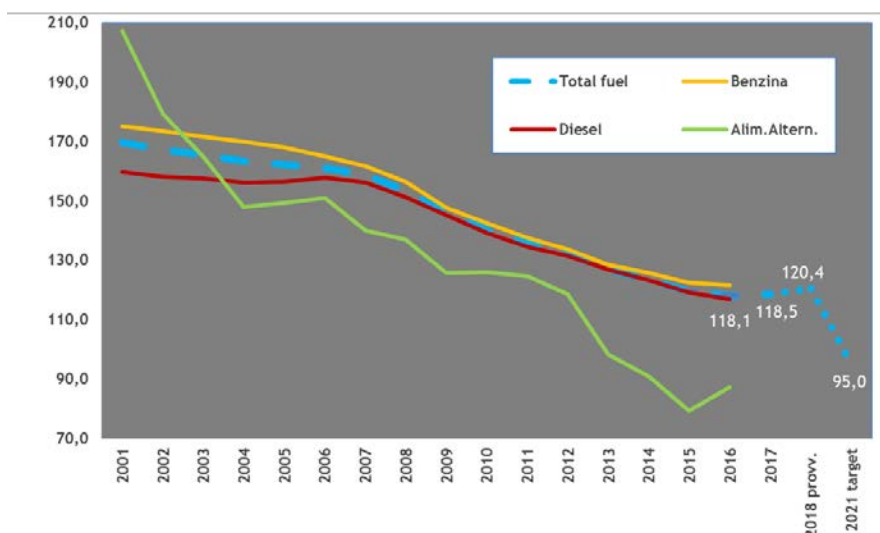
Nel 2018, le auto a benzina sono state le più vendute nell'UE e in Islanda, costituendo quasi il 60% di tutte le nuove immatricolazioni. Le diesel hanno costituito il 36% delle nuove immatricolazioni, segnando un calo di 9 punti percentuali dal 2017 e 19 punti percentuali dal 2011, quando le auto diesel raggiunsero il picco con una quota del 55% di nuove immatricolazioni.

Nel 2018, le emissioni di CO₂ delle auto diesel (121,5 g CO₂/km) sono mediamente molto vicine a quelle delle auto a benzina (123,4 gCO₂/km). La differenza di 1,9 g di CO₂/km è stata la più bassa osservata negli ultimi 5 anni.

Circa 4,5 milioni di nuove auto vendute nell'UE e in Islanda nel 2018 sono SUV (quasi 1 su 3). Rispetto alle auto di un segmento simile, i SUV sono in genere più pesanti e hanno motori più potenti e aree frontali più grandi - tutte caratteristiche che aumentano il consumo di carburante. La maggior parte dei nuovi SUV venduti è alimentato a benzina, con emissioni medie di 133 gCO₂/km, che è di circa 13 gCO₂/km superiore alle emissioni medie di altre nuove auto a benzina.

Le vendite di veicoli elettrici ibridi plug-in (PHEV) e di veicoli elettrici a batteria (BEV), pur continuando ad aumentare, detengono solo il 2% del totale mercato (era l'1,5% nel 2017).

UE, Emissioni medie di CO₂g/km delle nuove auto immatricolate



Le emissioni di nuovi veicoli vengono sistematicamente testate mediante procedure di "omologazione". Dal 2017 è stata istituita la nuova procedura mondiale per i test sui veicoli leggeri armonizzati (WLTP), con l'obiettivo di sostituire gradualmente il vecchio ciclo di guida europeo (NEDC) obsoleto. Il WLTP consente di ottenere informazioni più realistiche sulle emissioni dei veicoli nelle prove di omologazione. Nel 2018 gli Stati membri hanno segnalato fattori di emissione sia NEDC che WLTP per circa 4,4 milioni di automobili (circa il 30% delle nuove immatricolazioni). Per questi veicoli, il fattore di emissione WLTP era in media superiore del 20% al fattore di emissione NEDC.

Obiettivo 2021. Per raggiungere il target dell'UE di 95 gCO₂/km¹ al 2021, occorre che la media delle emissioni si riduca ancora di 25,4 g/km rispetto al valore del 2018, 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,** visto il mix del mercato. I Governi di tutta l'UE dunque devono intensificare gli investimenti nelle infrastrutture di ricarica e attuare significativi incentivi all'acquisto per i consumatori (come pagamenti di bonus e premi) per stimolare le vendite di auto a propulsione alternativa.

Il target emissivo previsto corrisponde a un consumo di carburante di circa 4,1 l/100 km di benzina o 3,6 l/100 km di gasolio.

Gli obiettivi di emissione vincolanti per i produttori sono fissati in base alla massa media dei loro veicoli, utilizzando una curva del valore limite. Ciò significa che ai produttori di auto più pesanti sono consentite emissioni più elevate rispetto ai produttori di auto più leggere. La curva è impostata in modo tale da raggiungere gli obiettivi per le emissioni medie in tutta la flotta dell'UE.

Dal 2021 i costruttori che vendono le loro auto sul mercato Europeo potrebbero trovarsi a pagare multe molto salate. A partire da quella data infatti la media complessiva delle emissioni di CO₂ prodotte dalla gamma di ciascun produttore di auto in UE dovrà essere minore o uguale a 95 grammi per chilometro. Nel 2020 la media totale delle Case varrà per il 95% della gamma. Ciascun produttore potrà infatti scegliere il 5% dei modelli in vendita che non verranno conteggiati. Dal 2021 invece il calcolo sarà fatto su tutti i prodotti.

La Commissione europea ha introdotto anche dei sistemi chiamati "Supercrediti" e "Ecoinnovazioni".

Ai produttori saranno concessi ulteriori incentivi per immettere sul mercato automobili a emissioni zero o che emettono meno di 50 g / km attraverso un sistema di "supercrediti". Questa procedura è già stata applicata tra il 2012 e il 2015 e si applicherà nuovamente per il periodo 2020-2022.

Ai fini del calcolo delle emissioni specifiche medie di un costruttore, tali auto saranno quindi conteggiate come:

2 veicoli nel 2020

1,67 veicoli nel 2021

1,33 veicoli nel 2022.

Un limite per i supercrediti è fissato a 7,5 g / km per produttore nei tre anni.

Per incoraggiare l'ecoinnovazione, i produttori potranno ottenere crediti di emissione per veicoli dotati di tecnologie innovative per le quali non è possibile dimostrare gli effetti di riduzione della CO₂ durante la procedura di prova utilizzata per l'omologazione del tipo di veicolo. Tali risparmi sulle emissioni dovranno essere dimostrati sulla base di dati verificati in modo indipendente. I crediti di emissione massimi per queste ecoinnovazioni per produttore sono 7 g / km all'anno.

I produttori possono raggrupparsi e agire insieme per raggiungere il loro obiettivo di emissioni. Nel costituire un tale pool, i produttori devono rispettare le norme del diritto della concorrenza.

Per colmare la differenza tra i valori attuali e quelli del target al 2021 ed evitare una multa salatissima, Fiat Chrysler ha deciso di acquistare da Tesla alcuni crediti ambientali. L'acquisto di bonus da altri costruttori per compensare le proprie emissioni è una procedura ovviamente lecita e consentita dall'Unione Europea: l'obiettivo è consentire a chi è in ritardo di adeguarsi al processo di elettrificazione della gamma senza subire pesanti sanzioni.

¹ https://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/cars_en#tab-0-1

A settembre 2019, l'Associazione europea dei costruttori di automobili (ACEA), Eurelectric e Transport & Environment (T&E), in occasione del vertice ACEA a Bruxelles sulla "Trasformazione della mobilità", hanno chiesto alle istituzioni europee di facilitare un rapido lancio dell'infrastruttura di ricarica intelligente a pagamento per i veicoli elettrici. È la prima volta che l'industria automobilistica, il settore elettrico e il gruppo verde dell'UE hanno unito le forze per perseguire un obiettivo comune: esortare i politici affinché sia garantito il "diritto di collegamento alla rete" a tutti coloro che usano un veicolo elettrico, in modo che tutti in Europa possano avere accesso alla ricarica che dovrebbe essere altrettanto semplice come il rifornimento di carburante oggi. Serve dunque una diffusione capillare di infrastrutture di "ricarica intelligente" strategicamente posizionate in tutta l'UE. Le infrastrutture intelligenti consentiranno ai conducenti di ricaricare senza compromettere gravemente o sovraccaricare le reti elettriche europee. L'industria automobilistica e l'industria elettrica hanno confermato il proprio impegno a fare investimenti più mirati sia nella tecnologia dei veicoli che nelle soluzioni di ricarica intelligenti.

Gli ambiziosi obiettivi post 2021 sono ancora più stringenti e non tengono conto dell'attuale realtà tecnica ed economica e di alcuni fattori che non dipendono dall'industria automotive europea, come l'approvvigionamento delle materie prime utili a produrre le batterie, le cosiddette "terre rare", indispensabili per la loro fabbricazione e per quella dei circuiti elettronici presenti nelle auto elettriche ed elettrificate.

Come è stato per il petrolio, oggi le "terre rare" possono diventare un'arma strategica, in mano ad alcuni Paesi nel mondo, come la Cina, che nel 2018 ha prodotto il 71% delle terre rare estratte nel mondo, conquistando la leadership nel mondo come Paese produttore ed esportatore. La Cina ha rappresentato l'80% di tutti i minerali delle terre rare importati dagli Stati Uniti tra il 2014 e il 2017, che sono risultati tra le poche merci non colpite dalle tariffe statunitensi nella recente escalation della guerra commerciale degli USA verso la Cina.

È evidente quanto la ricerca tecnologica in questo settore sia fondamentale, in particolare per l'Europa. Oltre agli investimenti servono competenze (sovente attinte in Asia) e formazione delle persone.

Le emissioni di CO₂ delle auto nuove dovranno ridursi ancora del 37,5% dal 2020 al 2030, con un obiettivo intermedio del 15% al 2025. Della stessa proporzione il taglio richiesto al 2025 per le flotte di furgoni e pulmini, per i quali il target al 2030 è fissato al 31%. Per i camion la riduzione di CO₂ è del 15% al 2025 e del 30% al 2030.

UE/EFTA - Immatricolazioni autovetture per paese e tipo di alimentazione, Gennaio-Settembre 2019
Volumi, quote e variazioni percentuali tendenziali

UE/EFTA - IMMATICOLAZIONI AUTOVETTURE PER ALIMENTAZIONE

	DIESEL			BENZINA			ALIMENTAZIONE ALTERNATIVA			TOTALE								
	9M 2019	%	Var. %	9M 2019	%	Var. %	9M 2019	%	Var. %	9M 2019	%	Var. %						
AUSTRIA	96.442	2,7	-13,6	140.976	2,0	149.348	2,2	-5,6	18.854	1,5	12.479	1,3	51,1	258.272	2,1	275.758	2,3	-6,3
BELGIUM	136.889	3,7	-16,9	273.115	3,9	264.837	3,9	3,1	29.245	2,3	26.136	2,8	11,9	439.249	3,7	455.722	3,7	-3,6
BULGARIA	11.956	0,3	-19,0	15.975	0,2	14.647	0,2	9,1	3.390	0,3	1.478	0,2	129,4	31.321	0,3	30.894	0,3	1,4
CZECH REPUBLIC	51.615	1,4	-17,7	134.230	1,9	139.044	2,0	-3,5	8.109	0,7	6.182	0,7	31,2	193.954	1,6	207.959	1,7	-6,7
DENMARK	45.490	1,2	-20,1	114.147	1,6	102.893	1,5	10,9	13.999	1,1	10.171	1,1	37,6	173.636	1,4	169.980	1,4	2,2
ESTONIA	9.163	0,2	-3,8	14.540	0,2	15.377	0,2	-5,4	2.593	0,2	1.306	0,1	98,5	26.296	0,2	26.212	0,2	0,3
FINLAND	16.830	0,5	-26,6	52.269	0,7	59.627	0,9	-12,3	18.830	1,5	15.099	1,6	24,7	87.929	0,7	97.654	0,8	-10,0
FRANCE	559.282	15,2	-15,5	959.677	13,5	901.412	13,1	6,5	122.408	9,8	99.309	10,7	23,3	1.641.367	13,6	1.662.682	13,6	-1,3
GERMANY	885.856	24,0	3,6	1.630.697	23,0	1.682.715	24,5	-3,1	223.596	17,9	135.384	14,6	65,2	2.740.149	22,8	2.673.415	21,9	2,5
GREECE	24.706	0,7	-17,3	61.252	0,9	50.446	0,7	21,4	6.814	0,5	3.748	0,4	81,8	92.772	0,8	84.076	0,7	10,3
HUNGARY	22.568	0,6	-10,3	84.251	1,2	73.806	1,1	14,2	8.223	0,7	5.634	0,6	46,0	115.042	1,0	104.598	0,9	10,0
IRELAND	53.072	1,4	-20,7	46.672	0,7	47.561	0,7	-1,9	14.201	1,1	8.678	0,9	63,6	113.945	0,9	123.195	1,0	-7,5
ITALY	603.626	16,4	-23,7	642.011	9,1	504.274	7,3	27,3	222.215	17,8	196.564	21,2	13,0	1.467.852	12,2	1.492.020	12,2	-1,6
LATVIA	5.179	0,1	1,8	8.739	0,1	7.961	0,1	9,8	1.331	0,1	859	0,1	88,6	15.249	0,1	13.887	0,1	9,8
LITHUANIA	6.315	0,2	7,1	25.834	0,4	16.486	0,2	56,7	2.369	0,2	1.944	0,2	21,9	34.518	0,3	24.328	0,2	41,9
NETHERLANDS	26.568	0,7	-45,3	248.646	3,5	274.783	4,0	-9,5	56.063	4,5	35.990	3,9	55,8	331.267	2,8	359.317	2,9	-7,8
POLAND	82.581	2,2	-15,0	291.998	4,1	282.268	4,1	3,3	36.359	2,9	23.902	2,6	52,1	410.538	3,4	403.321	3,3	1,8
PORTUGAL	69.328	1,9	-29,2	87.326	1,2	72.441	1,1	20,5	17.370	1,4	12.350	1,3	40,6	174.024	1,4	182.695	1,5	-4,7
ROMANIA	32.858	0,9	-27,3	83.476	1,2	57.009	0,8	46,4	7.660	0,6	4.371	0,5	75,2	123.994	1,0	106.592	0,9	16,3
SLOVAKIA	19.063	0,5	-16,5	54.087	0,8	50.263	0,7	7,6	3.268	0,3	2.641	0,3	23,7	76.418	0,6	75.721	0,6	0,9
SLOVENIA	15.752	0,4	-13,4	38.227	0,5	38.427	0,6	-0,5	2.108	0,2	1.790	0,2	17,8	56.087	0,5	58.404	0,5	-4,0
SPAIN	265.786	7,2	-30,9	590.150	8,3	578.771	8,4	2,0	109.403	8,8	79.227	8,5	38,1	965.339	8,0	1.042.673	8,5	-7,4
SWEDEN	83.734	2,3	-23,7	114.425	1,6	132.053	1,9	-13,3	49.615	4,0	40.087	4,3	23,8	247.774	2,1	281.828	2,3	-12,1
UNITED KINGDOM	480.388	13,0	-20,6	1.217.577	17,2	1.186.277	17,2	2,6	164.306	13,2	119.188	12,9	37,9	1.862.271	15,5	1.910.820	15,6	-2,5
EUROPEAN UNION	3.607.037	97,8	-16,4	6.929.897	97,7	6.702.726	97,4	3,4	1.142.329	91,7	844.497	91,1	35,3	11.679.263	97,1	11.863.751	97,1	-1,6
EU15	3.349.987	90,9	-16,5	6.178.940	87,1	6.007.438	87,3	2,9	1.066.919	85,6	794.410	85,7	34,3	10.595.846	88,1	10.811.835	88,5	-2,0
EU (New Members)	257.050	7,0	-16,1	750.957	10,6	695.288	10,1	8,0	75.410	6,1	50.087	5,4	50,6	1.083.417	9,0	1.051.916	8,6	3,0
ICELAND	3.022	0,1	-51,4	4.304	0,1	6.652	0,1	-35,3	2.458	0,2	3.001	0,3	-18,1	9.784	0,1	15.865	0,1	-38,3
NORWAY	17.133	0,5	-14,3	18.366	0,3	26.562	0,4	-30,9	75.118	6,0	64.935	7,0	15,7	110.617	0,9	111.500	0,9	-0,8
SWITZERLAND	59.573	1,6	-12,4	140.463	2,0	142.344	2,1	-1,3	26.274	2,1	14.963	1,6	75,6	226.310	1,9	225.281	1,8	0,5
EFTA	79.728	2,2	-15,3	163.133	2,3	175.578	2,6	-7,1	103.850	8,3	82.899	8,9	25,3	346.711	2,9	352.646	2,9	-1,7
EU + EFTA	3.686.765	100,0	-16,4	7.093.030	100,0	6.878.304	100,0	3,1	1.246.179	100,0	927.396	100,0	34,4	12.025.974	100,0	12.216.397	100,0	-1,6
EU15 + EFTA	3.429.715	93,0	-16,4	6.342.073	89,4	6.183.016	89,9	2,6	1.170.769	93,9	877.309	94,6	33,5	10.942.557	91,0	11.164.481	91,4	-2,0

Fonte : ACEA, 27 Paesi per i quali sono disponibili le informazioni (escluso Croazia, Cipro, Malta, Lussemburgo)

Trend del mercato autovetture ad alimentazione alternativa

A gennaio-settembre 2019, secondo i risultati preliminari di ACEA, le nuove registrazioni di autovetture ad alimentazione alternativa sono state oltre 1.246.000 unità, in aumento del 34% su gennaio-settembre 2018. Secondo la tipologia di alimentazione, il mercato ad alimentazione alternativa si compone di: 382.836 auto elettriche, di cui 257.511 a batteria (incluso fuel cell) e 125.325 ibride plug-in (incluso extended range); 665.159 ibride (mild-full) e 198.184 auto a gas (gas naturale, GPL, E85).

UE/EFTA - Mercato ad alimentazione alternativa per tipologia, Gennaio-Settembre 2019/2018

Volumi, quote e variazioni percentuali tendenziali

	9M 2019	%	9M 2018	%	VAR % 19/18
Totale auto elettriche ECV	382.836	30,7	276.949	29,9	38,2
Auto elettriche a batteria (BEV) ¹	257.511	20,7	133.364	14,4	93,1
Auto ibride plug-in (PHEV) ²	125.325	10,1	143.585	15,5	-12,7
Auto ibride (HEV)	665.159	53,4	466.126	50,3	42,7
Auto a gas ³	198.184	15,9	184.321	19,9	7,5
Totale auto ad alimentazione alternativa	1.246.179	100,0	927.396	100,0	34,4

¹ include fuel cell

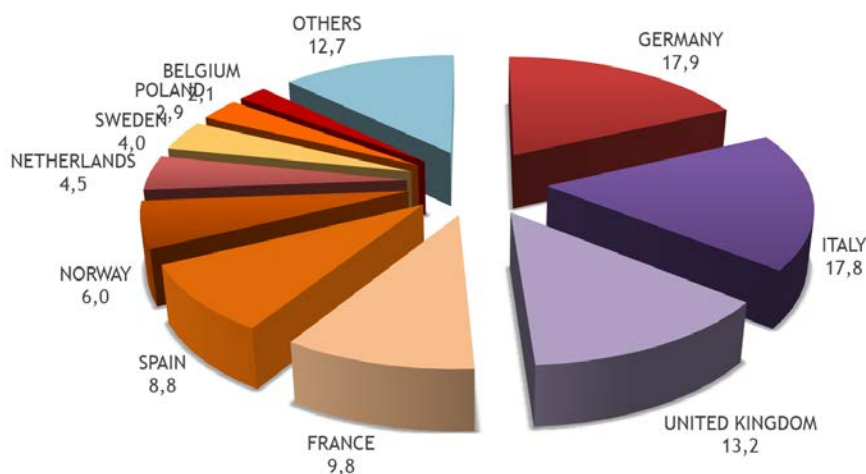
² include extended range

³ include gas naturale, GPL, E85

L'86% delle auto ad alimentazione alternativa sono state immatricolate nell'UE15, pari a 1,07 milioni di unità e una crescita del 34%, mentre l'area dei nuovi Paesi membri vale il 6% del mercato con oltre 75mila unità (+51%). Infine l'area EFTA, con circa 104mila nuove registrazioni, rappresenta il 8% del mercato e registra un aumento del 25%. Complessivamente l'Europa Occidentale copre il 94% del mercato delle auto a trazione alternativa.

La quota delle auto "ecofriendly" nell'UE/EFTA è pari al 10,4% del mercato complessivo.

UE-EFTA - Quote delle vetture ecofriendly per Paese sul totale mercato a motorizzazione alternativa di 1.246.179 autovetture a GEN/SETTEMBRE 2019

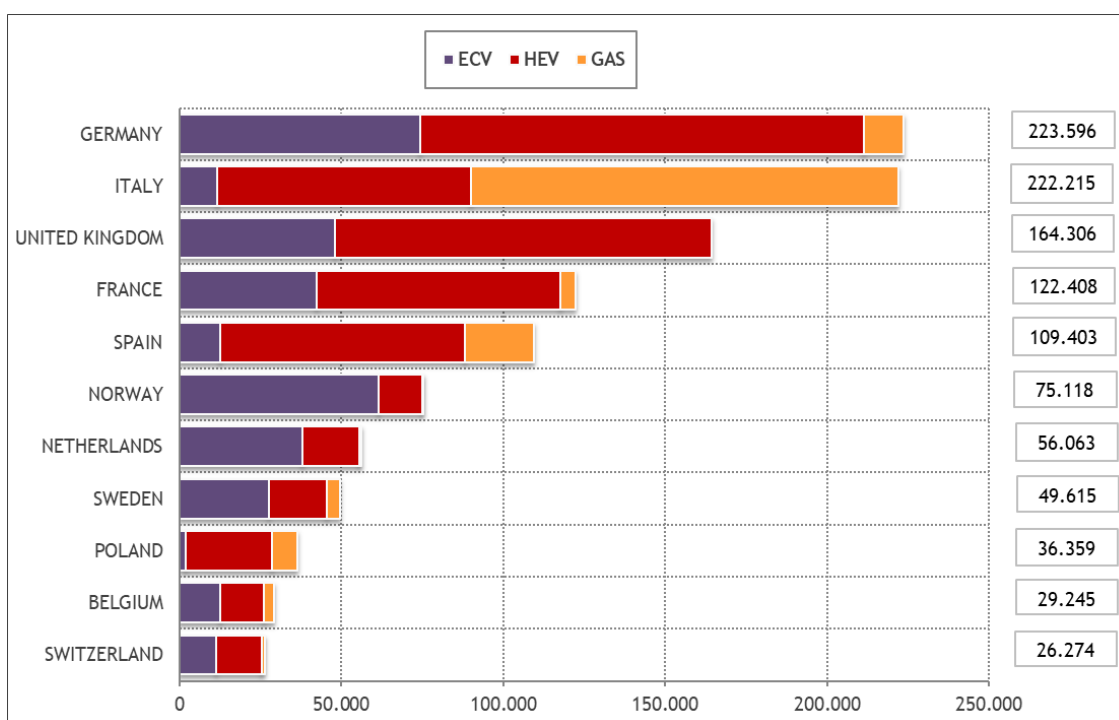


27 paesi considerati

Elaborazione ANFIA su dati ACEA

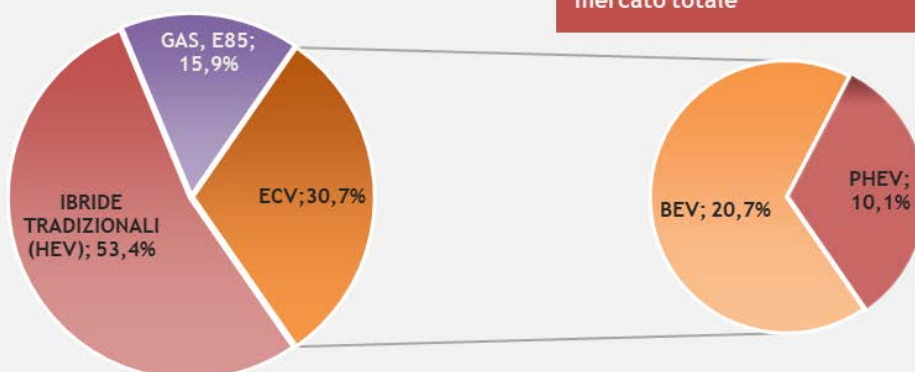
Il grafico seguente riporta la classifica dei primi 11 mercati ad alimentazione alternativa in UE/EFTA. Il mercato italiano perde la prima posizione a favore del mercato tedesco, che lo supera di 1.381 unità. I primi 5 mercati a trazione alternativa dell'UE/EFTA, che rappresentano il 67,6% del mercato dell'auto ecofriendly, sono: Germania (17,9% del mercato UE/EFTA), Italia (17,8%), UK (13,2%), Francia (9,8%) e Spagna (8,8%).

UE/EFTA - Principali mercati ad alimentazione alternativa, Gennaio/Settembre 2019



UE/EFTA - Mercato a motorizzazione alternativa per tipo, quote sul totale mercato, GENNAIO/SETTEMBRE 2019

1.246.179 autovetture a motorizzazione alternativa a GENNAIO/SETTEMBRE 2019 pari al 10,4% del mercato totale



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

9M 2019	ECV	HEV	GAS	Totale AFV
AUSTRIA	45,9%	52,0%	2,0%	100,0%
BELGIUM	43,3%	46,4%	10,3%	100,0%
BULGARIA	6,5%	40,4%	53,1%	100,0%
CZECH REPUBLIC	10,4%	67,9%	21,7%	100,0%
DENMARK	47,8%	52,2%	0,0%	100,0%
ESTONIA	3,2%	76,2%	20,6%	100,0%
FINLAND	27,3%	65,5%	7,2%	100,0%
FRANCE	34,5%	61,7%	3,8%	100,0%
GERMANY	33,3%	61,2%	5,5%	100,0%
GREECE	5,0%	69,5%	25,5%	100,0%
HUNGARY	24,8%	75,0%	0,2%	100,0%
IRELAND	29,7%	70,3%		100,0%
ITALY	5,3%	35,2%	59,5%	100,0%
LATVIA	5,3%	86,0%	8,6%	100,0%
LITHUANIA	5,1%	94,9%		100,0%
NETHERLANDS	68,0%	30,8%	1,1%	100,0%
POLAND	5,3%	73,3%	21,4%	100,0%
PORTUGAL	50,1%	38,7%	11,2%	100,0%
ROMANIA	13,0%	69,5%	17,5%	100,0%
SLOVAKIA	8,1%	82,4%	9,5%	100,0%
SLOVENIA	20,0%	75,7%	4,3%	100,0%
SPAIN	11,4%	69,2%	19,4%	100,0%
SWEDEN	56,0%	35,8%	8,2%	100,0%
UNITED KINGDOM	29,3%	70,7%		100,0%
EUROPEAN UNION	27,0%	55,7%	17,3%	100,0%
EU15	28,3%	54,5%	17,2%	100,0%
EU (New Members)	9,3%	72,5%	18,3%	100,0%
ICELAND	65,3%	33,1%	1,6%	100,0%
NORWAY	81,9%	18,0%	0,0%	100,0%
SWITZERLAND	42,7%	53,9%	3,4%	100,0%
EFTA	71,6%	27,5%	0,9%	100,0%
EU + EFTA	30,7%	53,4%	15,9%	100,0%
EU15 + EFTA	32,1%	52,1%	15,8%	100,0%

Elaborazione ANFIA su dati ACEA

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

9M 2019	ECV	HEV	GAS	Totale AFV
AUSTRIA	3,4%	3,8%	0,1%	7,3%
BELGIUM	2,9%	3,1%	0,7%	6,7%
BULGARIA	0,8%	5,1%		12,6%
CZECH REPUBLIC	0,4%	2,9%	0,9%	4,2%
DENMARK	3,9%	4,2%	0,0%	8,1%
ESTONIA	0,4%	9,6%	2,6%	12,6%
FINLAND	5,8%	14,0%	1,6%	21,4%
FRANCE	2,6%	4,6%	0,3%	7,5%
GERMANY	2,7%	5,0%	0,4%	8,2%
GREECE	0,4%	5,1%	1,9%	7,3%
HUNGARY	1,8%	5,4%	0,0%	7,1%
IRELAND	3,7%	8,8%		12,5%
ITALY	0,8%	5,3%	9,0%	15,1%
LATVIA	0,5%	8,1%	0,8%	9,4%
LITHUANIA	0,3%	6,5%		6,8%
NETHERLANDS	11,5%	5,2%	0,2%	16,9%
POLAND	0,5%	6,5%	1,9%	8,9%
PORTUGAL	5,0%	3,9%	1,1%	10,0%
ROMANIA	0,8%	4,3%	1,1%	6,2%
SLOVAKIA	0,3%	3,5%	0,4%	4,3%
SLOVENIA	0,8%	2,9%	0,2%	3,8%
SPAIN	1,3%	7,8%	2,2%	11,3%
SWEDEN	11,2%	7,2%	1,6%	20,0%
UNITED KINGDOM	2,6%	6,2%		8,8%
EUROPEAN UNION	2,6%	5,5%	1,7%	9,8%
EU15	2,8%	5,5%	1,7%	10,1%
EU (New Members)	0,7%	5,1%	1,3%	7,1%
ICELAND	16,3%	8,3%	0,4%	25,0%
NORWAY	55,6%	12,3%	0,0%	67,9%
SWITZERLAND	5,0%	6,3%	0,4%	11,6%
EFTA	22,1%	8,5%	0,3%	30,8%
EU + EFTA	3,2%	5,5%	1,7%	10,4%
EU15 + EFTA	3,4%	5,6%	1,7%	10,7%

Le vetture elettriche (ECV=BEV+PHEV) sono il 30,7% del mercato delle auto ad alimentazione alternativa, erano il 29,9% a gennaio-settembre 2018, grazie ad una crescita dei volumi del 38,2%. Il segmento delle auto BEV vale il 21% del mercato ad alimentazione alternativa e risulta in aumento del 93,1% su base annua, mentre il segmento delle ibride plug-in (PHEV), con una quota del 10,1% (era del 15,5% un anno fa), diminuisce del 12,7%, a causa della pesante flessione in UK (-31,5%), il secondo mercato PHEV dell'UE/EFTA, dopo quello tedesco.

In UE/EFTA, nei primi 9 mesi del 2019, 1 auto ogni 31 immatricolate è elettrica (inteso BEV+PHEV), valore che sale a 1 auto ogni 38 immatricolate se si esclude l'EFTA, dove il rapporto è di 1 auto ECV (BEV+PHEV) ogni 5 immatricolate. Il rapporto è di 1 auto ECV ogni 35 vendute in UE15 e 1 ogni 153 immatricolate nell'area dei nuovi Paesi membri.

Secondo questo rapporto, il paese leader per quanto riguarda le vendite di auto ricaricabili è la Norvegia (1 auto ogni 2 immatricolate sul mercato totale nazionale), seguita da Islanda (1 ogni 6), Svezia (1:9), Paesi Bassi (1:9), Finlandia (1:17). A fondo classifica si trovano Lituania (1:290) e Slovacchia (1:287).

Il totale di auto ibride (HEV, ossia mild-full hybrid) immatricolate a gennaio-settembre 2019 rappresenta oltre la metà delle auto ad alimentazione alternativa (53,4%), con una variazione positiva del 42,7%.

Il mercato delle auto a gas aumenta del 7,5%, con una quota del 15,9%, pari a 4 punti in meno rispetto alla quota realizzata nei primi 9 mesi del 2018.

In generale, Norvegia, Islanda, Finlandia, Svezia, Paesi Bassi e Italia sono, tra i paesi europei, quelli che 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 abbondantemente superato la metà del mercato (68% di quota), in Islanda la quota è del 25%, in Finlandia del 21% e in Svezia del 20%, seguono Paesi Bassi, con una quota di alternative sul totale del mercato del 16,9%, poi Italia con il 15,1%, Bulgaria ed Estonia con il 12,6%, Irlanda con il 12,5%, Svizzera con l'11,6% e Spagna con l'11,3%. Gli altri major markets europei, UK, Germania e Francia, hanno quote di auto ad alimentazione alternativa sul proprio mercato rispettivamente dell'8,8%, 8,2% e 7,5%.

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 puro elettrico (il 66% delle auto ad alimentazione alternativa, che sale all'82% con le ibride plug-in, insieme il 56% del mercato auto norvegese), per la Finlandia di auto ibride tradizionali (66%) e ibride plug-in (27%), per l'Italia di auto a gas (59%) e ibride tradizionali (35%), per la Svezia di auto ibride plug-in (31%) e ibride tradizionali (36%), per i Paesi Bassi di auto puro elettrico (61%) ed ibride tradizionali (31%), per la Spagna di ibride tradizionali (69%) e per il Regno Unito di auto ibride tradizionali (71%) e di puro elettrico (15%).

Mercato auto ad alimentazione alternativa dei major markets europei

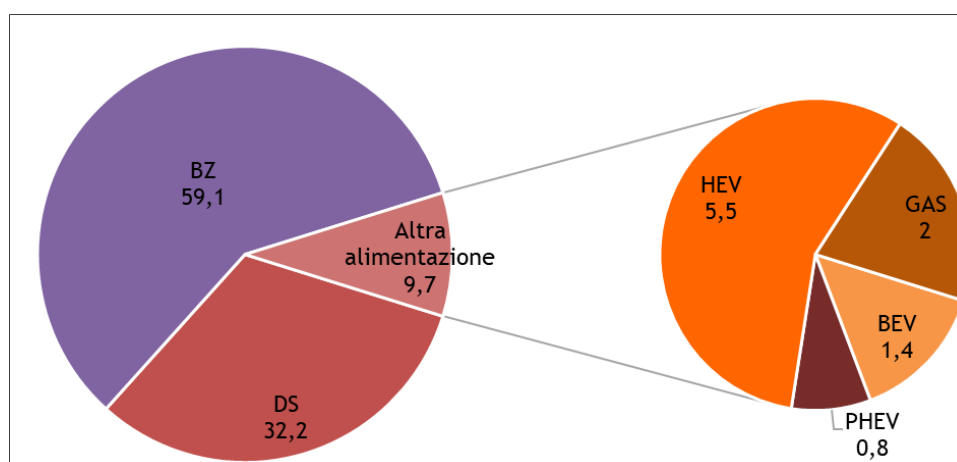
I cinque major markets europei hanno immatricolato 842mila nuove autovetture ad alimentazione alternativa, con un aumento del 34% e una quota che vale il 10% del relativo mercato complessivo a gennaio-settembre 2019, 2,5 punti in più rispetto allo stesso periodo del 2018. Il mercato delle auto ad alimentazione alternativa dei cinque major markets vale il 67,6% del mercato ecofriendly europeo (0,3 punti in meno rispetto a gennaio-settembre 2018).

Oltre il 57% delle auto ad alimentazione alternativa vendute nei cinque major markets riguarda le auto ibride tradizionali, pari al 5,5% del mercato totale dell'area considerata. Seguono per volumi le auto a gas, il 20% delle auto ecofriendly e il 2% del mercato totale, le auto puro elettrico, il 14% delle auto ad alimentazione alternativa e l'1,4% del totale, infine le auto ibride plug-in, che valgono l'8% del mercato green e lo 0,8% del totale.

5 Major markets europei, mercato autovetture per alimentazione, volumi e var. %, Gennaio Settembre 2019

	ITALIA		GERMANIA		FRANCIA		SPAGNA		UK		5 major markets	
	volumi	var. % 19/18	volumi	var. % 19/18	volumi	var. % 19/18	volumi	var. % 19/18	volumi	var. % 19/18	volumi	var. % 19/18
diesel	603.626	-23,7	885.856	3,6	559.282	-15,5	265.786	-30,9	480.388	-20,6	2.794.938	-15,3
benzina	642.011	27,3	1.630.697	-3,1	959.677	6,5	590.150	2,0	1.217.577	2,6	5.040.112	3,8
Alim. alternativa	222.215	13,0	223.596	65,2	122.408	23,3	109.403	38,1	164.306	37,9	841.928	33,7
HEV	78.283	29,3	136.865	90,8	75.468	14,4	75.703	33,5	116.194	56,4	482.513	46,5
BEV	7.783	117,3	48.055	94,7	30.378	50,1	7.462	119,9	25.097	122,1	118.775	88,0
PHEV	3.974	9,7	26.487	3,6	11.866	9,3	4.987	22,7	23.015	-31,5	70.329	-9,5
Gas/E85	132.175	-7,0	12.189	-9,0	4.696	109,4	21.251	41,2			170.311	8,7
Totale	1.467.852	-1,6	2.740.149	2,5	1.641.367	-1,3	965.339	-7,4	1.862.271	-2,5	8.676.978	-1,2

Mercato auto per alimentazione dei 5 major markets europei, in %, Gennaio-Settembre 2019



In Italia il mercato delle auto ecofriendly arriva a superare le 222mila unità con un aumento contenuto al 13%, l'incremento annuale più basso tra i paesi europei, davanti a Belgio, +11,9% e Islanda, -18%. Il 59,5% del mercato è costituito da auto a gas, il 35,2% da auto ibride tradizionali e il 5,3% da auto ricaricabili (puro elettrico e ibride plug-in). Le auto ad alimentazione alternativa rappresentano il 15,1% del mercato.

In Italia, dal 1° marzo 2019 è entrato in vigore il bonus, che incentiva i veicoli a basse emissioni e l'ecotassa, che colpisce invece i veicoli al di sopra dei 160 gCO₂/km. Da 71 a 160 g/km di emissione di CO₂ i veicoli sono esclusi sia dal bonus che dall'ecotassa; questa fascia comprende molti modelli di auto alimentati a gpl e a metano.

L'ecobonus è parametrato al numero dei grammi di biossido di carbonio emessi per chilometro, che in caso di contestuale rottamazione (di un veicolo Euro 1,2,3,4) è pari a 2.500 euro se le emissioni sono comprese tra 21 e 70 g/km, e a 6.000 euro se comprese tra 0 e 20 g/km. Sono ammessi al contributo (nel limite del Fondo istituito a questo scopo: 60 milioni per il 2019 e 70 milioni annui per il biennio 2020-2021) i veicoli di categoria M1 nuovi di fabbrica acquistati, anche in locazione finanziaria, ed immatricolati in Italia, nel periodo dal 1° marzo 2019 al 31 dicembre 2021, con prezzo risultante dal listino prezzi ufficiale della casa automobilistica produttrice inferiore a 50.000 euro IVA esclusa. Il contributo è riconosciuto ai veicoli, che producono emissioni di anidride carbonica (CO₂) allo scarico non superiori a 70 g/km. Fino al 31 dicembre 2020 il numero dei grammi di biossido di carbonio emessi per chilometro del veicolo è relativo al ciclo di prova NEDC, come riportato nel secondo riquadro al punto V.7 della carta di circolazione del veicolo. Il contributo statale è corrisposto dal venditore all'acquirente mediante compensazione con il prezzo di acquisto e non è cumulabile con altri incentivi di carattere nazionale. Le imprese costruttrici o importatrici del veicolo nuovo rimborsano al venditore l'importo del contributo e recuperano tale importo sotto forma di credito d'imposta, da utilizzare esclusivamente in compensazione. In assenza di rottamazione varia anche il contributo, che è pari a 1.500 euro se le emissioni sono comprese tra 21 e 70 g/km e a 4.000 euro se comprese tra 0 e 20 g/km. Le auto con emissioni superiori a 160 gCO₂/km sono soggette all'ecotassa in misura delle livelli di emissione (vedi tabella a pag. 24).

In Germania sono state immatricolate oltre 223mila autovetture ad alimentazione alternativa con un aumento del 65% su gennaio-settembre 2018, tra i più alti registrati tra i Paesi europei. Questo mercato conta il 33% di auto elettriche (ECV), il 61% ibride tradizionali e il 6% a gas. Complessivamente il mercato tedesco di auto alternative ha una quota dell'8,2% sul proprio mercato.

A fine aprile 2016 il Governo aveva 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. Infine le auto immatricolate tra il 1/1/2016 e il 31/12/2020 potranno godere per 10 anni dell'esenzione della tassa di proprietà.

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.

A fine 2018 il parco di veicoli elettrici e ibridi è in crescita rispettivamente del 54,4% e del 44,2%. Il numero di auto elettriche è passato da 53.861 a 83.175, quello delle autovetture ibride da 236.710 a 341.411, di queste la flotta di auto ibride plug-in è cresciuta del 50,8% a 66.997. Le auto a GPL sulle strade sono 395.592 (-6,1%) e quelle a gas naturale auto 80.776 (+7%).

Complessivamente le auto ad alimentazione alternativa hanno una quota dell'1,7% del parco auto. Benzina (65,9% / +1,9%) e diesel (32,2% / -0,5%) restano i tipi più comuni di carburante.

Rispetto al piano governativo 2016, il volume di auto elettriche e di ibride plug-in circolanti a fine 2018 è di 150.172, ancora lontano dall'obiettivo di 500mila unità. Mancano all'appello circa 350mila auto ricaricabili, dunque una media di 175mila all'anno. Nel 2018 però la domanda ha riguardato 67.474 auto BEV+PHEV, certamente in aumento ma non abbastanza. Questi dati spiegano che il mercato non è ancora pronto per optare con volumi ragguardevoli all'elettrico, per le motivazioni ormai note (prezzo d'acquisto di un'auto, infrastruttura di ricarica). Pertanto il governo tedesco ha deciso di accelerare e di aumentare gli incentivi proprio per l'acquisto di auto a emissioni zero. Ciò avverrà tramite una serie di misure elencate nel nuovo Piano del Clima varato il 20 settembre 2019, e che avrà inizio concreto nel 2021.

Nel Regno Unito delle 164mila nuove vetture ad alimentazione alternativa immatricolate (+38% su gennaio-settembre 2018), il 71% riguarda auto ibride tradizionali e il 29% elettriche ricaricabili (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 (Piano Plug in Car Grant "PiCG").

Dal lancio del Piano (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. È stata effettuata una revisione dei livelli di incentivazione, che esclude completamente i livelli di sussidi per le auto plug-in².

Ridurre gli incentivi all'acquisto per le auto a zero emissioni di un terzo e rimuovere completamente la sovvenzione per le ibride plug-in va in senso opposto rispetto all'ambizione del Governo di diventare leader mondiale nell'adozione di veicoli a emissioni ultra basse annunciato nella sua strategia Road to Zero ed inoltre invia segnali ancora più confusi ai consumatori, rendendo praticamente impossibile per il Governo e per l'industria raggiungere i rispettivi obiettivi di riduzione di CO₂.

Nel Regno Unito, a gennaio/ottobre 2018 il mercato di auto ibride plug-in cresceva del 29,5% rispetto all'anno prima, mentre con la riforma Plug-in Car Grant, il mercato degli ultimi 11 mesi (novembre 2018-settembre 2019) dei veicoli ibridi plug-in (PHEV) è calato del 23,4%, rispetto a novembre 2017-settembre 2018.

Nei primi 9 mesi del 2019 le vendite di auto BEV registrano una crescita del 122%, mentre quelle PHEV un calo del 29,2%. Si ripropone l'effetto sul mercato, già sperimentato in Danimarca e nei Paesi Bassi, quando fu tolto l'incentivo fiscale all'acquisto dell'auto elettrica, ossia la caduta del mercato a zero emissione.

Secondo SMMT, l'Associazione nazionale che rappresenta il settore automotive nel Regno Unito, rimuovere l'incentivo per le auto PHEV sta avendo un effetto negativo. I produttori di autoveicoli continuano a investire in modelli con tecnologia all'avanguardia e, affinché si possano sfruttare appieno i vantaggi di queste nuove tecnologie, c'è bisogno di un mercato forte che ne incoraggi l'adozione, in particolare tramite una tassazione di vantaggio e tramite incentivi, per dare agli acquirenti la fiducia necessaria per investire in una nuova autovettura.

In Francia sono state immatricolate oltre 122mila autovetture ad alimentazione alternativa, in crescita del 23%. Il 62% di queste autovetture sono ibride, il 34% elettriche (ECV) e oltre il 4% a gas e biofuel. Dal 2016 il "superbonus" consente, a chi decide di rottamare un veicolo diesel con oltre 10 anni di anzianità, di beneficiare di un incentivo extra fino a € 4mila oltre i 6mila previsti per l'acquisto di un veicolo elettrico (1000+2500 € di extra-bonus per un ibrido plug-in); l'incentivo arriva così a € 10 mila per le auto che emettono meno di 20 gCO₂/km (in pratica le auto a trazione elettrica). Il piano di incentivazione è previsto fino al 2022.

In Spagna il mercato delle auto alternative è cresciuto del 38% con 109mila nuove registrazioni. Le auto ibride tradizionali sono il 69% del mercato ecofriendly, le auto a gas sono il 19% e le auto ricaricabili l'11%. Il piano di incentivazione per la mobilità elettrica prevede 20 milioni di euro di incentivi (fino ad un massimo di 5.500 euro per l'acquisto di ogni veicolo elettrico) e 15 milioni per l'espansione della rete di ricarica.

Il mercato delle auto alternative della Norvegia segue per volumi i cinque major markets europei, con 75mila immatricolazioni (+16%).

² Informazioni pubblicate da SMMT

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

A gennaio-settembre 2019 sono state immatricolate circa 383mila nuove auto elettriche o a bassissime emissioni, +38% su gennaio-settembre 2018, così ripartite: 257.511 auto puro elettrico (+93,1%) e 125.325 ibride plug-in (-12,7%).

A gennaio-settembre 2019, la Germania si conferma il mercato leader europeo delle auto ricaricabili, con 74.542 nuove registrazioni, davanti alla Norvegia (61.547). Occorre considerare che in questa corsa, in termini di volumi, la Germania vanta una domanda complessiva di auto mensile mediamente di oltre 304mila unità, mentre la Norvegia ha un mercato medio mensile di appena 12.300 autovetture.

1 auto su 5 del mercato ECV europeo, è venduta in Germania (19,5%). Il mercato ECV tedesco è cresciuto del 48% rispetto ad un anno fa e conta 48mila auto BEV (+95%) e oltre 26mila auto ibride plug-in (+4%), che insieme valgono 1/3 del mercato ad alimentazione alternativa tedesco. Le auto ECV conquistano il 2,7% del mercato auto in Germania.

L'82% del mercato auto ad alimentazione alternativa della Norvegia, nei primi 9 mesi dell'anno, è elettrico (BEV+PHEV). Grazie ad un volume così grande di auto ricaricabili, la media delle emissioni di CO₂ delle nuove auto vendute è stata di appena 59 g/km (-15 g/km su gennaio-settembre 2018). 49.483 autovetture vendute producono emissioni uguali a zero (18mila in più di gennaio/settembre 2018).

Al 3° posto si piazza il Regno Unito, che supera la Francia, grazie a 48.112 nuove auto ECV vendute. La Francia segue con 42.244 auto ECV (+11%). Seguono nell'ordine: Paesi Bassi con 38.149 (+116%); Svezia con 27.802 (+34,8%); Belgio con 12.655 (+20%) ; Spagna con 12.449 (+67%) e Italia con 11.757 (+63%).

L'Italia ha immatricolato, nei primi 9 mesi del 2019, 11.757 auto ricaricabili. L'entrata in vigore dell'ecobonus a partire dal 1° marzo 2019 ha influenzato il mercato dei primi mesi del 2019: ha contenuto gli ordini prima della misura, decollando ad aprile, con 1.736 nuove registrazioni, pari all'80% di quanto venduto a gennaio-marzo 2019. Nell'intento del Governo la misura non è un provvedimento di sostegno al mercato dei veicoli, ma ha una finalità tutta ambientale, andandosi a integrare alla vigente normativa europea sulla qualità dell'aria e dell'ambiente.

IMMATRICOLAZIONE AUTOVETTURE ELETTRICHE (ECV)

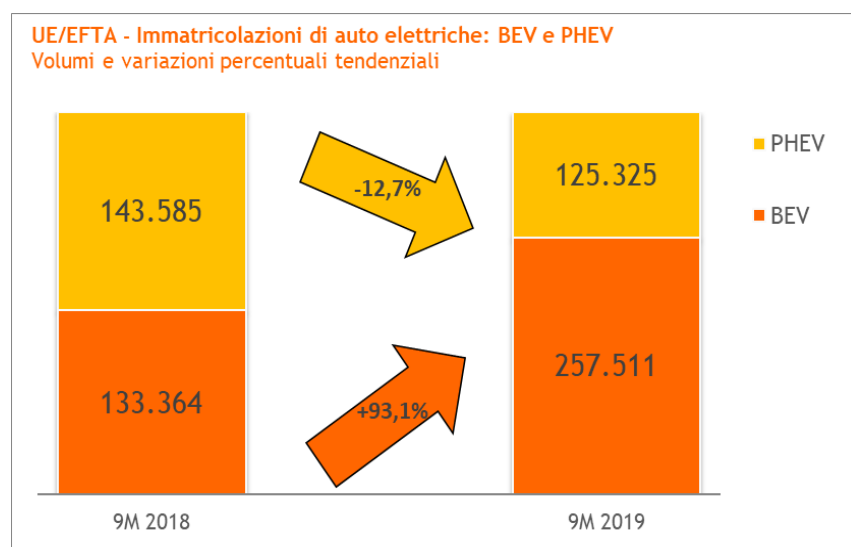
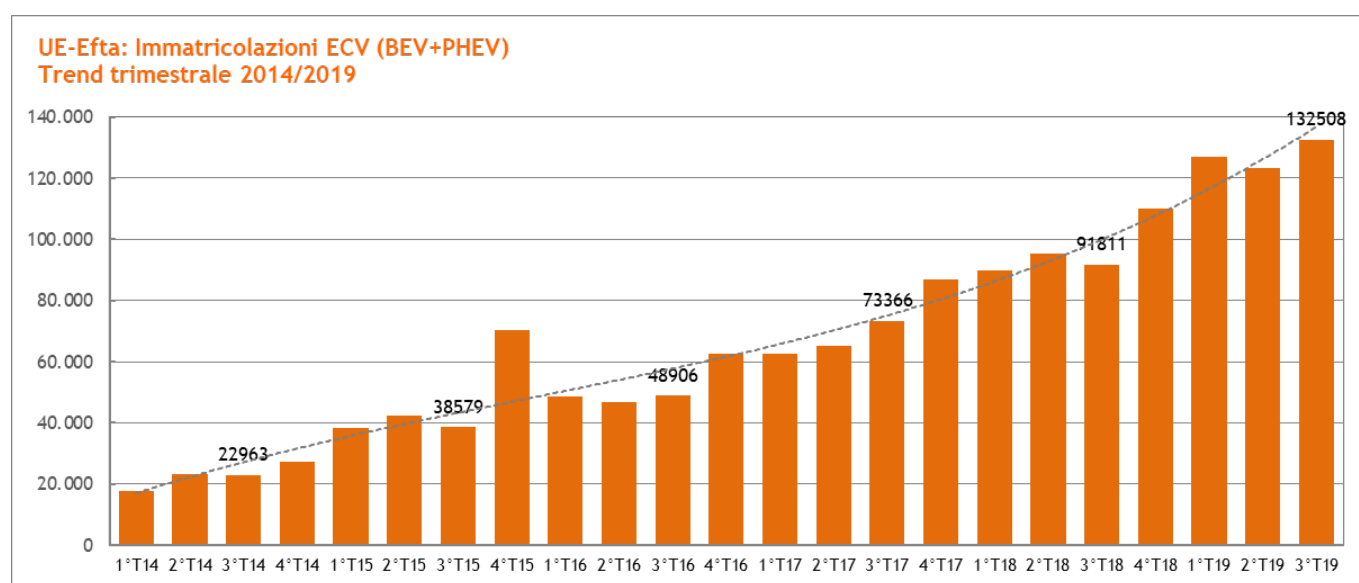
	9M 2019	%	9M 2018	%	Var. %
AUSTRIA	8.661	2,3	6.367	2,3	36,0
BELGIUM	12.655	3,3	10.508	3,8	20,4
BULGARIA	220	0,1	133	0,0	65,4
CZECH REPUBLIC	842	0,2	699	0,3	20,5
DENMARK	6.693	1,7	3.581	1,3	86,9
ESTONIA	82	0,0	97	0,0	-15,5
FINLAND	5.135	1,3	4.494	1,6	14,3
FRANCE	42.244	11,0	31.090	11,2	35,9
GERMANY	74.542	19,5	50.245	18,1	48,4
GREECE	341	0,1	219	0,1	55,7
HUNGARY	2.043	0,5	1.457	0,5	40,2
IRELAND	4.222	1,1	1.859	0,7	127,1
ITALY	11.757	3,1	7.205	2,6	63,2
LATVIA	71	0,0	68	0,0	4,4
LITHUANIA	120	0,0	86	0,0	39,5
NETHERLANDS	38.149	10,0	17.621	6,4	116,5
POLAND	1.926	0,5	981	0,4	96,3
PORTUGAL	8.708	2,3	5.507	2,0	58,1
ROMANIA	999	0,3	468	0,2	113,5
SLOVAKIA	266	0,1	222	0,1	19,8
SLOVENIA	421	0,1	504	0,2	-16,5
SPAIN	12.449	3,3	7.458	2,7	66,9
SWEDEN	27.802	7,3	20.621	7,4	34,8
UNITED KINGDOM	48.112	12,6	44.883	16,2	7,2
EUROPEAN UNION	308.460	80,6	216.373	78,1	42,6
EU15	301.470	78,7	211.658	76,4	42,4
EU (New Members)	6.990	1,8	4.715	1,7	48,3
ICELAND	1.604	0,4	2.056	0,7	-22,0
NORWAY	61.547	16,1	52.038	18,8	18,3
SWITZERLAND	11.225	2,9	6.482	2,3	73,2
EFTA	74.376	19,4	60.576	21,9	22,8
EU + EFTA	382.836	100,0	276.949	100,0	38,2
EU15 + EFTA	375.846	98,2	272.234	98,3	38,1

SOURCE: NATIONAL AUTOMOBILE MANUFACTURERS' ASSOCIATIONS

¹ ECV = BEV + FCEV + PHEV + EREV

Per il 2019 le risorse disponibili per la misura ammontano a 60 milioni di euro e per il 2020 e 2021 a 70 milioni annui. La misura "premia" un comparto, che a fine anno potrebbe valere tra l'1% e il 2% del mercato totale e, verosimilmente, in caso di esaurimento del fondo prima della scadenza, le vendite di ricaricabili si fermerebbero in attesa delle risorse previste per il 2020.

La produzione della Fiat 500 elettrica partirà dal secondo trimestre del 2020 con volumi che arriveranno a 80mila veicoli all'anno. La nuova Fiat 500 elettrica fa parte del piano di investimenti di 5 miliardi di euro complessivi che il Gruppo sta sviluppando per l'Italia, per rinnovare e elettrificare l'offerta di prodotti della Casa: i nuovi modelli ibridi plug-in di Jeep Renegade e Compass che verranno prodotti a Melfi, Fiat Panda Mild-Hybrid e un nuovo veicolo Premium dell'Alfa Romeo, la Tonale, anch'esso con versione plug-in ibrida. Nell'estate è stato presentato il Ducato elettrico, prodotto nello stabilimento di Atessa.



Nel 2019 il comparto delle auto ECV ha registrato volumi di vendita trimestrali superiori alle 120mila unità. Nel 2° trimestre il mercato ECV (123mila unità), in crescita tendenziale del 29,5%, è stato leggermente inferiore a quello del 1° trimestre (127mila, +41% su gennaio-marzo 2018). Nel 3° trimestre le vendite di ECV sono cresciute del 44% rispetto all'analogo trimestre del 2018, pari ad un incremento in volumi di 40.697 unità, vendute per il 70% in quattro mercati: Germania, Paesi Bassi, UK e Francia.

Nel 3° trimestre l'incremento dei volumi ha riguardato soprattutto le auto BEV (+45.788 unità rispetto al 3° trimestre 2018), mentre le vendite di auto PHEV sono diminuite di oltre 5mila unità.

Registriamo una contrazione del mercato di auto PHEV del 4,5% nel 1° trimestre 2019, del 22% nel 2° trimestre e dell'11% nel 3° trimestre. Si evidenzia dunque una preferenza dei consumatori per le auto puro elettrico, che evidentemente godono di maggiori vantaggi.

Il mercato europeo dei veicoli elettrici è dipendente dagli incentivi che richiedono un impegno economico continuo ed oneroso da parte degli Stati. Gli incentivi possono riguardare un contributo all'acquisto (il più determinante) 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 e costo della ricarica, durata delle batterie, autonomia. Il contributo all'acquisto è dunque una leva molto importante.

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.

Oggi si evidenzia una stretta correlazione tra il Pil pro-capite di un Paese e il rispettivo mercato di auto elettriche.

L'Associazione europea dei costruttori di automobili (ACEA) ha pubblicato nuovi dati³ che evidenziano la correlazione tra l'accessibilità economica delle auto elettriche e il loro assorbimento sul mercato. L'analisi ACEA confronta i dati nazionali sulle vendite di veicoli a ricarica elettrica (ECV) con il PIL pro capite negli Stati membri dell'UE per l'intero anno 2018.

Emerge che tutti i paesi con una quota di mercato ECV inferiore all'1% hanno un PIL inferiore a 29.000 euro, inclusi i nuovi Stati membri dell'UE nell'Europa centrale e orientale, ma anche Spagna, **Italia** e Grecia. Per contro, una quota di mercato ECV superiore al 3,5% si verifica solo nei paesi con un PIL pro capite superiore a 42.000 euro. Il Paese con più auto elettriche vendute in Europa è la Norvegia, che ha un PIL pro capite di 73.200 euro, più del doppio della media UE (30.600 euro). I dati evidenziano sia una netta divisione tra l'Europa centro-orientale e l'Europa occidentale, che una spaccatura Nord-Sud pronunciata (ad esempio, la Grecia 0,3% e l'Italia 0,7% di quota di mercato).

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.

Infine incombe su tutti i Costruttori e i Paesi europei il raggiungimento del prossimo target di riduzione delle emissioni di CO₂ a 95 g/km per le flotte immatricolate da gennaio 2021.

³ <https://www.acea.be/statistics/article/interactive-map-correlation-between-uptake-of-electric-cars-and-gdp-in-EU>

IMMATRICOLAZIONE AUTOVETTURE A BATTERIE (BEV)

	9M 2019	%	9M 2018	%	Var. %
AUSTRIA	7.397	2,9	4.486	3,4	64,9
BELGIUM	6.738	2,6	2.413	1,8	179,2
BULGARIA	181	0,1	110	0,1	64,5
CZECH REPUBLIC	586	0,2	469	0,4	24,9
DENMARK	3.923	1,5	934	0,7	320,0
ESTONIA	66	0,0	72	0,1	-8,3
FINLAND	1.576	0,6	541	0,4	191,3
FRANCE	30.378	11,8	20.233	15,2	50,1
GERMANY	48.055	18,7	24.678	18,5	94,7
GREECE	152	0,1	57	0,0	166,7
HUNGARY	1.352	0,5	867	0,7	55,9
IRELAND	2.975	1,2	1.174	0,9	153,4
ITALY	7.783	3,0	3.581	2,7	117,3
LATVIA	64	0,0	55	0,0	16,4
LITHUANIA	120	0,0	86	0,1	39,5
NETHERLANDS	34.321	13,3	15.309	11,5	124,2
POLAND	1.190	0,5	411	0,3	189,5
PORTUGAL	5.422	2,1	2.805	2,1	93,3
ROMANIA	999	0,4	468	0,4	113,5
SLOVAKIA	122	0,0	222	0,2	-45,0
SLOVENIA	353	0,1	348	0,3	1,4
SPAIN	7.462	2,9	3.393	2,5	119,9
SWEDEN	12.152	4,7	3.983	3,0	205,1
UNITED KINGDOM	25.097	9,7	11.299	8,5	122,1
EUROPEAN UNION	198.464	77,1	97.994	73,5	102,5
EU15	193.431	75,1	94.886	71,1	103,9
EU (New Members)	5.033	2,0	3.108	2,3	61,9
ICELAND	712	0,3	461	0,3	54,4
NORWAY	49.483	19,2	31.406	23,5	57,6
SWITZERLAND	8.852	3,4	3.503	2,6	152,7
EFTA	59.047	22,9	35.370	26,5	66,9
EU + EFTA	257.511	100,0	133.364	100,0	93,1
EU15 + EFTA	252.478	98,0	130.256	97,7	93,8

SOURCE: NATIONAL AUTOMOBILE MANUFACTURERS' ASSOCIATIONS

¹ Includes fuel cell electric vehicles (FCEV)

² Only countries for which sourced data is available are listed

IMMATRICOLAZIONE AUTOVETTURE PLUG-IN IBRIDI (PHEV)

	9M 2019	%	9M 2018	%	Var. %
AUSTRIA	1.264	1,0	1.881	1,3	-32,8
BELGIUM	5.917	4,7	8.095	5,6	-26,9
BULGARIA	39	0,0	23	0,0	69,6
CZECH REPUBLIC ²	256	0,2	230	0,2	11,3
DENMARK	2.770	2,2	2.647	1,8	4,6
ESTONIA	16	0,0	25	0,0	-36,0
FINLAND	3.559	2,8	3.953	2,8	-10,0
FRANCE	11.866	9,5	10.857	7,6	9,3
GERMANY	26.487	21,1	25.567	17,8	3,6
GREECE	189	0,2	162	0,1	16,7
HUNGARY	691	0,6	590	0,4	17,1
IRELAND	1.247	1,0	685	0,5	82,0
ITALY	3.974	3,2	3.624	2,5	9,7
LATVIA	7	0,0	13	0,0	-46,2
LITHUANIA ³	-	-	-	-	-
NETHERLANDS	3.828	3,1	2.312	1,6	65,6
POLAND	736	0,6	570	0,4	29,1
PORTUGAL	3.286	2,6	2.702	1,9	21,6
ROMANIA ³	-	-	-	-	-
SLOVAKIA ³	144	0,1	0	0,0	-
SLOVENIA	68	0,1	156	0,1	-56,4
SPAIN	4.987	4,0	4.065	2,8	22,7
SWEDEN	15.650	12,5	16.638	11,6	-5,9
UNITED KINGDOM	23.015	18,4	33.584	23,4	-31,5
EUROPEAN UNION	109.996	87,8	118.379	82,4	-7,1
EU15	108.039	86,2	116.772	81,3	-7,5
EU (New Members)	1.957	1,6	1.607	1,1	21,8
ICELAND	892	0,7	1.595	1,1	-44,1
NORWAY	12.064	9,6	20.632	14,4	-41,5
SWITZERLAND	2.373	1,9	2.979	2,1	-20,3
EFTA	15.329	12,2	25.206	17,6	-39,2
EU + EFTA	125.325	100,0	143.585	100,0	-12,7
EU15 + EFTA	123.368	98,4	141.978	98,9	-13,1

SOURCE: NATIONAL AUTOMOBILE MANUFACTURERS' ASSOCIATIONS

¹ Includes extended-range electric vehicle (EREV)

² Distinction between BEV and PHEV not available

³ Available as of 2019

Produzione di batterie in UE. Sulla scia dell'accordo di Parigi (COP21), nonché degli obiettivi UE 2020 e UE 2030-2050, è necessario ridurre in modo significativo le emissioni di CO₂ e di gas a effetto serra in un breve lasso di tempo. Le batterie elettriche sono attualmente considerate fondamentali per guidare la transizione verso una società decarbonizzata, mediante l'integrazione di fonti energetiche rinnovabili e pulite (come l'energia eolica e il fotovoltaico) nella rete elettrica e, in particolare, mediante l'elettrificazione dei trasporti. L'elettrificazione della mobilità sembra attestarsi come unica alternativa sostenibile dell'attuale mobilità, un assioma. Restano tuttavia opinioni discordanti sui tempi e sulla velocità di transizione, determinati dai costi e dalle attuali prestazioni delle batterie agli ioni di litio. Questa direzione, quasi univoca, costringe i costruttori di automobili a rivedere le loro strategie industriali e la catena di approvvigionamento, valutando se internalizzare competenze e produzioni o se servirsi di fornitori.

L'UE 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 prevenire la dipendenza tecnologica dai nostri concorrenti e capitalizzare su posti di lavoro, crescita e potenziale di investimento delle batterie, l'Europa deve muoversi rapidamente nella corsa globale. Secondo le previsioni disponibili, dal 2025 in poi il mercato delle batterie potrebbe valere 250 miliardi di euro l'anno. Per coprire la sola domanda dell'UE, è necessaria una stima prudente di almeno 20 "gigafactories" (grandi impianti di produzione di celle a batteria) stabiliti in Europa. La portata e la velocità dell'investimento necessario richiedono uno sforzo combinato per affrontare questa sfida industriale.

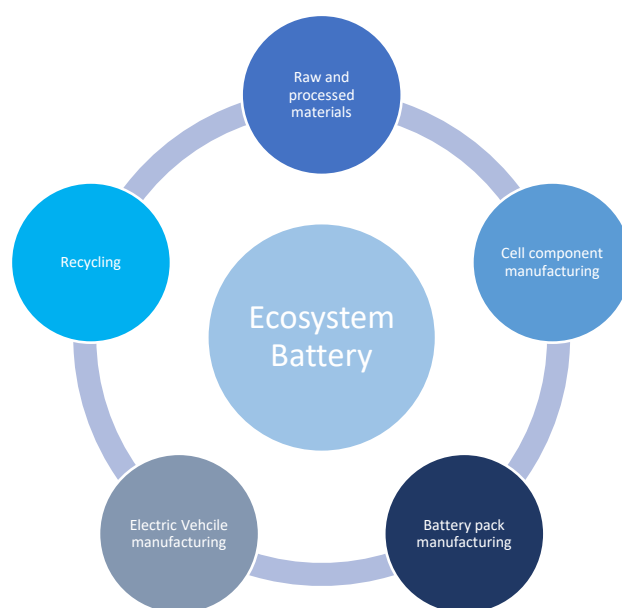
Per correre ai ripari, è stato istituito presso la Commissione Europea un gruppo di attori istituzionali e industriali per delineare una strategia d'azione comune nel settore delle batterie e dello stoccaggio elettrico. L'European Battery Alliance (EBA) è una piattaforma cooperativa lanciata ad ottobre 2017, che include la Commissione europea, i Paesi UE interessati, la Banca europea per gli investimenti e oltre 260 portatori di interessi dell'industria e dell'innovazione. L'obiettivo immediato è quello di creare una catena del valore competitiva in Europa per evitare una dipendenza tecnologica dai concorrenti (Cina e USA) e sfruttare il potenziale di crescita e di investimento nella produzione di batterie.

Oltre alla ricerca su elettrochimica migliorata e nuovi materiali per batterie (ad esempio tecnologie avanzate agli ioni di litio, a stato solido e post-Li-ion), occorre considerare l'intera catena del valore delle batterie elettriche e l'intero ciclo di vita, dall'accesso alle materie prime, ai materiali avanzati innovativi e alle nanotecnologie per la modellistica, alla produzione, al riciclaggio, alla valutazione e alle competenze ambientali.

La Commissione ha adottato una serie completa di misure concrete per sviluppare un ecosistema di batterie innovativo, sostenibile e competitivo in Europa. Dall'istituzione di EBA nell'ottobre 2017, ci sono già stati sviluppi tangibili con annunci di consorzi o partenariati industriali finalizzati allo sviluppo della produzione di celle e di moduli di batterie innovativi e degli ecosistemi associati. L'IPCEI (Important Projects of Common European Interest) è lo strumento che è stato individuato come strumento chiave per l'attuazione della strategia industriale europea. Il valore aggiunto di un progetto "IPCEI" sta nella possibilità di permettere l'accesso a modalità e livelli di incentivazione fino al 100%. Due sono i settori che presentano il maggiore potenziale di sviluppo: la mobilità elettrica e il sistema elettrico.

Per restare leader mondiale della produzione automobilistica e dell'innovazione, è necessario un intervento, già in corso, per potenziare dunque la produzione di batterie in Europa e per sfruttare e rafforzare gli altri segmenti della catena del valore delle batterie (ad esempio materiali, macchinari e processi produttivi, sistemi di gestione delle batterie, ecc.), nell'ambito di un ecosistema integrato e competitivo.

Consorzi di imprese, partnership tra Paesi, start-up e istituti di ricerca consentono la cooperazione necessaria per affrontare le sfide in una corsa tecnologica globale molto competitiva.



Tutte le iniziative che seguono vanno in questa direzione, a cominciare da EIT⁴ InnoEnergy, il motore di innovazione per l'energia sostenibile in tutta Europa, sostenuto dall'Istituto europeo di innovazione e tecnologia, che è riuscita a mobilitare e orientare una rete di circa 260 soggetti industriali e innovativi su azioni e progetti che vanno dallo stoccaggio di energia; l'efficienza energetica; l'energia rinnovabile; tecnologie veicolo-rete; energia nei trasporti, incluso la produzione e il riciclaggio delle batterie.

In giro per l'Europa, sono molti i progetti di mega-fabbriche per la produzione di batterie (in Svezia per opera di ABB e Nothvolt; il polo Battery Airbus di Francia-Germania; etc).

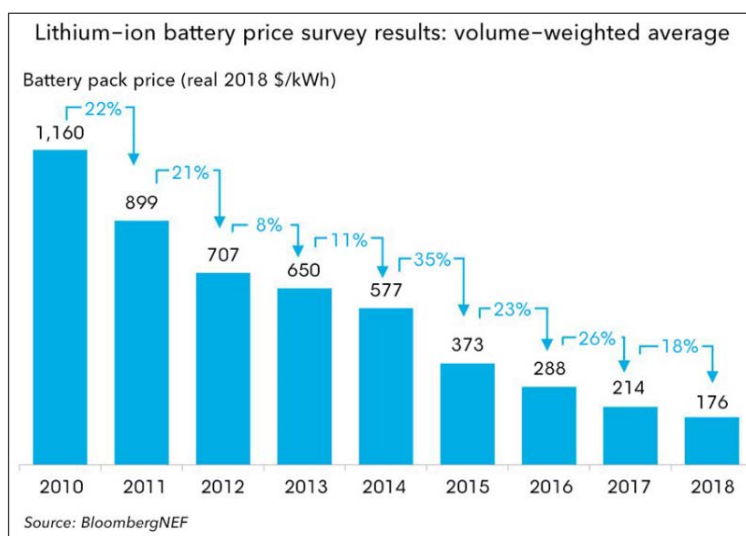
L'Italia, partecipando a Bruxelles all'incontro della European Battery Alliance alla fine dello scorso mese di aprile, ha manifestato l'interesse del MISE nel settore delle batterie. Alcune imprese stanno valutando le opportunità connesse ad una progettualità nell'ambito IPCEI batterie, in particolare Seri group, Enel, Terna e FCA. Entro la fine dell'anno sarà avviata la produzione delle celle e delle batterie al Litio nello stabilimento di SERI Industrial a Teverola, uno degli impianti pilota europei.

Terna e FCA, invece, hanno firmato di recente, a Torino, un Memorandum of Understanding per la sperimentazione congiunta di tecnologie e servizi di mobilità sostenibile, come il Vehicle-to-Grid che permette alle vetture elettriche di interagire con la rete grazie a un'infrastruttura di ricarica 'intelligente'. La cooperazione tra le due società prevede la realizzazione presso la sede Terna di Torino dell'E-mobility Lab, un innovativo laboratorio tecnologico che consentirà di sperimentare prestazioni e capacità delle vetture elettriche nell'erogare servizi a supporto della flessibilità e stabilizzazione della rete elettrica, nonché la loro interazione sia monodirezionale che bidirezionale con la rete attraverso un'infrastruttura di ricarica dedicata. Inoltre, sarà avviato lo studio di fattibilità di una flotta dimostrativa sperimentale di vetture elettriche connesse alla rete attraverso un'infrastruttura V2G, da realizzarsi in un'area all'interno del complesso industriale FCA di Mirafiori.

Anche colossi della produzione mondiale di batterie (LG Chem, Panasonic) hanno mostrato interesse ad inserirsi con siti produttivi nel Vecchio Continente. Ora Tesla ha deciso di sfruttare tutto l'ecosistema di automazioni tedesco, producendo sia veicoli che batterie in una nuova fabbrica vicino Berlino. Lo stabilimento si chiamerà Gigafactory 4, e sarà operativo entro il 2021.

A fine 2018, BloombergNEF ha pubblicato i risultati del suo nono Battery Price Survey. L'indagine annuale sui prezzi è diventata un punto di riferimento importante nel settore e la caduta dei prezzi è stata a dir poco notevole: il prezzo medio ponderato del pacco batterie è sceso dell'85% dal 2010 al 2018, raggiungendo una media di \$ 176*kWh.

Secondo la rilevazione pubblicata dal FMI sul prezzo delle materie prime, il prezzo del cobalto è salito nel 2018 a \$ 72911 per tonnellata sulla scia dell'aumento della domanda. Tuttavia, nel 4° trimestre 2018 il prezzo medio del cobalto è crollato a \$/ton 32158 ed è ancora sceso nel 2019 a \$/ton 27.340 nello scorso mese di luglio. Il cobalto è principalmente un sottoprodotto della produzione di rame o nichel. L'aumento dei prezzi e il crescere della domanda hanno spinto diverse aziende ad investire nel settore. Fino a oggi però il peso delle auto elettriche, pur in crescita, resta comunque contenuto e dunque la maggior produzione di cobalto può avere contribuito alla caduta del prezzo.



⁴ European Institute of Innovation and Technology

Mercato Auto Ibride mild/full (HEVs⁵, escluso ibride plug-in)

Sono state immatricolate 665.159 nuove auto ibride tradizionali a gennaio-settembre 2019, con una crescita del 43% rispetto ad un anno fa.

La Germania è leader del mercato con 136.865 auto ibride immatricolate e una crescita del 91%, il mercato tedesco conquista il 21% delle auto ibride tradizionali registrate in UE/EFTA.

Il Regno Unito, al 2° posto, con 116.194 nuove immatricolazioni, registra una crescita del 56% e una quota del 17,5%.

L'Italia rappresenta il 3° mercato europeo dell'auto ibrida tradizionale con 78.283 nuove registrazioni, una quota del 12% e una crescita tendenziale del 29%.

Al 4° posto, si posiziona la Spagna che, con 75.703 immatricolazioni, vede crescere il proprio mercato del 34% e conquistare l'11% delle vendite europee, davanti alla Francia, che si ferma al 5° posto con 75.468 vendite (+14%, era al 4° posto a gennaio-settembre 2018).

I 5 *major markets* insieme valgono quasi il 72,5% del mercato europeo di auto ibride full e mild (+46,5% l'incremento tendenziale dei volumi).

IMMATRICOLAZIONE AUTOVETTURE IBRIDE

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

	9M 2019	%	9M 2018	%	Var. %
AUSTRIA	9.808	1,5	5.521	1,2	77,6
BELGIUM	13.573	2,0	11.788	2,5	15,1
BULGARIA	1.370	0,2	1.103	0,2	24,2
CZECH REPUBLIC	5.505	0,8	3.073	0,7	79,1
DENMARK	7.305	1,1	6.587	1,4	10,9
ESTONIA	1.976	0,3	1.203	0,3	64,3
FINLAND	12.331	1,9	9.567	2,1	28,9
FRANCE	75.468	11,3	65.976	14,2	14,4
GERMANY	136.865	20,6	71.746	15,4	90,8
GREECE	4.736	0,7	2.699	0,6	75,5
HUNGARY	6.167	0,9	4.144	0,9	48,8
IRELAND	9.979	1,5	6.819	1,5	46,3
ITALY	78.283	11,8	60.523	13,0	29,3
LATVIA	1.145	0,2	729	0,2	57,1
LITHUANIA	2.249	0,3	1.858	0,4	21,0
NETHERLANDS	17.271	2,6	16.569	3,6	4,2
POLAND	26.634	4,0	16.831	3,6	58,2
PORTUGAL	6.722	1,0	5.475	1,2	22,8
ROMANIA	5.320	0,8	2.812	0,6	89,2
SLOVAKIA	2.693	0,4	1.830	0,4	47,2
SLOVENIA	1.596	0,2	1.145	0,2	39,4
SPAIN	75.703	11,4	56.718	12,2	33,5
SWEDEN	17.738	2,7	15.689	3,4	13,1
UNITED KINGDOM	116.194	17,5	74.305	15,9	56,4
EUROPEAN UNION	636.631	95,7	444.710	95,4	43,2
EU15	581.976	87,5	409.982	88,0	42,0
EU (New Members)	54.655	8,2	34.728	7,5	57,4
ICELAND	814	0,1	807	0,2	0,9
NORWAY	13.558	2,0	12.885	2,8	5,2
SWITZERLAND	14.156	2,1	7.724	1,7	83,3
EFTA	28.528	4,3	21.416	4,6	33,2
EU + EFTA	665.159	100,0	466.126	100,0	42,7
EU15 + EFTA	610.504	91,8	431.398	92,5	41,5

SOURCE: NATIONAL AUTOMOBILE MANUFACTURERS' ASSOCIATIONS

Only countries for which sourced data is available are listed

Mercato Auto a Gas, E85

Dopo il segno meno del 3,5% nel 1° semestre 2019, a gennaio-settembre 2019 il mercato delle auto alimentate a gas aumenta del 7,5% con 198.184 nuove immatricolazioni, grazie ad una importante crescita dei volumi nel terzo trimestre 2019, +36,3%.

L'Italia mantiene la leadership di mercato con il 67% delle vendite europee di auto a gas. Sono state immatricolate 132.175 auto, un volume in aumento del 2,6% rispetto ad un anno fa. Nel 3° trimestre dell'anno in corso le vendite di auto a gas sono aumentate del 30%.

Al 2° posto, si piazza la Spagna davanti alla Germania, con 21.251 nuove registrazioni e una quota del 10,7% sul mercato europeo. Rispetto ad un anno fa i volumi di auto a gas crescono del 41%.

La Germania è il 3° mercato europeo, con 12.189 immatricolazioni di auto a gas (-9%) e una quota del 6,2%.

La Polonia è al 4° posto, con 7.799 unità vendute e un aumento del 28% e del 65% nel 3° trimestre 2019.

Questi quattro mercati rappresentano l'88% del mercato a gas in UE/EFTA.

IMMATRICOLAZIONE AUTOVETTURE ALTRE ALIM.ALTERNATIVE

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

	9M 2019	%	9M 2018	%	Var. %
AUSTRIA	385	0,2	591	0,3	-34,9
BELGIUM	3.017	1,5	3.840	2,1	-21,4
BULGARIA	1.800		242		
CZECH REPUBLIC	1.762	0,9	2.410	1,3	-26,9
DENMARK	1	0,0	3	0,0	-66,7
ESTONIA	535	0,3	6	0,0	8816,7
FINLAND	1.364	0,7	1.038	0,6	31,4
FRANCE	4.696	2,4	2.243	1,2	109,4
GERMANY	12.189	6,2	13.393	7,3	-9,0
GREECE	1.737	0,9	830	0,5	109,3
HUNGARY	13	0,0	33	0,0	-60,6
IRELAND	-		-		
ITALY	132.175	66,7	128.836	69,9	2,6
LATVIA	115	0,1	42	0,0	173,8
LITHUANIA	-		-		
NETHERLANDS	643	0,3	1.800	1,0	-64,3
POLAND	7.799	3,9	6.090	3,3	28,1
PORTUGAL	1.940	1,0	1.368	0,7	41,8
ROMANIA	1.341	0,7	1.091	0,6	
SLOVAKIA	309	0,2	589	0,3	-47,5
SLOVENIA	91	0,0	141	0,1	-35,5
SPAIN	21.251	10,7	15.051	8,2	41,2
SWEDEN	4.075	2,1	3.777	2,0	7,9
UNITED KINGDOM	-		-		
EUROPEAN UNION	197.238	99,5	183.414	99,5	7,5
EU15	183.473	92,6	172.770	93,7	6,2
EU (New Members)	13.765	6,9	10.644	5,8	29,3
ICELAND	40	0,0	138	0,1	-71,0
NORWAY	13	0,0	12	0,0	8,3
SWITZERLAND ²	893	0,5	757	0,4	18,0
EFTA	946	0,5	907	0,5	4,3
EU + EFTA	198.184	100,0	184.321	100,0	7,5
EU15 + EFTA	184.419	93,1	173.677	94,2	6,2

SOURCE: NATIONAL AUTOMOBILE MANUFACTURERS' ASSOCIATIONS

¹ Only countries for which sourced data is available are listed

² Includes biofuels

ITALIA: Riepilogo ecobonus e ecotassa

Incentivi e bonus per veicoli M1. È riconosciuto un contributo da 1.500 euro a 6.000 euro per l'acquisto (anche in locazione finanziaria) e immatricolazione in Italia dal 1° marzo 2019 al 31 dicembre 2021, di un veicolo per il trasporto di persone fino a 8 posti oltre il conducente (categoria M1) nuovo di fabbrica con emissioni inquinanti di CO₂ fino a 70 g/km e prezzo da listino ufficiale della casa produttrice inferiore a 50.000 euro (Iva esclusa).

L'importo del contributo varia a seconda della presenza o meno della contestuale consegna per la rottamazione di un veicolo della stessa categoria omologato alle classi Euro 1, Euro 2, Euro 3 o Euro 4. Il venditore riconosce il contributo all'acquirente sotto forma di sconto sul prezzo di acquisto. Successivamente l'impresa costruttrice o importatrice dell'auto rimborsa l'importo al venditore e lo recupera a sua volta sotto forma di credito d'imposta da utilizzare in compensazione.

Bonus dovuto sulle auto acquistate e immatricolate dal 1° marzo 2019 al 31 dicembre 2021

g/km CO ₂	ecobonus dal 1.3.2019 al 31.12.2021	
0-20	€ 6.000	con rottamazione di un veicolo Euro 0,1,2,3,4
	€ 4.000	senza rottamazione
21-70	€ 2.500	con rottamazione di un veicolo Euro 0,1,2,3,4
	€ 1.500	senza rottamazione

acquisto, anche in locazione finanziaria, di un veicoli nuovo (categoria M1) per un importo fino a € 50.000 (esclusa IVA)

È prevista anche una nuova detrazione fiscale del 50%, su un ammontare complessivo non superiore a 3.000 euro da ripartire in dieci quote annuali di pari importo, per le spese di acquisto e installazione di punti di ricarica per i veicoli elettrici sostenute dal 1° marzo 2019 al 31 dicembre 2021. La detrazione dell'imposta sui redditi spetta sia ai soggetti Irpef sia ai soggetti Ires e viene riconosciuta anche per gli acquisti effettuati dai condomini.

Ecotassa per i veicoli M1. L'Ecotassa si paga per l'acquisto dei veicoli più inquinanti. È stata introdotta una nuova imposta sull'acquisto di autovetture nuove con emissioni di anidride carbonica superiori a 160 CO₂ g/km. L'imposta è dovuta da chi acquista, anche in locazione finanziaria, e immatricola in Italia un veicolo nuovo di categoria M1 con emissioni di CO₂ superiori alla soglia stabilita dal 1° marzo 2019 e fino al 31 dicembre 2021. L'imposta è dovuta entro la data di immatricolazione del mezzo. L'imposta, il cui importo è parametrato in base a 4 scaglioni di emissioni di CO₂, va versata tramite F24 da parte dell'acquirente del veicolo o da chi richiede l'immatricolazione.

Ecotassa dovuto sulle auto acquistate e immatricolate dal 1° marzo 2019 al 31 dicembre 2021

gCO ₂ /km	ecotassa dal 1.3.2019 al 31.12.2021
161-175	1.100
176-200	1.600
201-250	2.000
>250	2.500

acquisto, anche in locazione finanziaria, di un veicolo nuovo (categoria M1)




Non sono previsti bonus ed ecotassa per i veicoli M1 con livelli emissivi di CO₂ compresi tra 71 e 160 g/km. In questa fascia sono inclusi molti modelli ad alimentazione Gpl e a metano.





Proposta ANFIA per la Legge di Bilancio 2020

I nuovi obiettivi obbligatori di riduzione delle emissioni di CO₂ al 2020, 2025 e 2030 potranno essere raggiunti dai costruttori solo attraverso la vendita di una consistente e sempre maggiore quota di veicoli elettrificati. Proprio in ragione di tale regolamentazione, a partire dal 2020 i volumi di vendita di veicoli elettrici ed ibridi a ricarica esterna (BEV e PHEV), anche di produzione nazionale, dovranno aumentare sensibilmente. Riteniamo, pertanto, fondamentale la previsione di un **aumento delle risorse per il Bonus** e di una revisione delle fasce emissive per incentivare l'acquisto di autovetture con emissioni di CO₂ **fino a 60 g/km**.

Senza tale restrizione della soglia di incentivazione, anche alcuni ibridi non ricaricabili risulterebbero ingiustificatamente incentivati seppur caratterizzati da una tecnologia già matura, meno costosa e di conseguenza ampiamente diffusa sul mercato. La modifica si rende quindi necessaria, a valle dei recenti miglioramenti tecnologici, in quanto consente di limitare l'incentivazione - secondo lo spirito ispiratore della norma introdotta lo scorso anno - ai soli veicoli elettrici e ibridi a ricarica esterna (plug-in hybrid), caratterizzati da tecnologie più costose e da prestazioni ambientali notevolmente superiori rispetto agli ibridi non ricaricabili.

UE/EFTA - IL MERCATO EUROPEO DELL'AUTO

UE/EFTA mercato auto GEN/SET 2019: 12,02 milioni	7,09 milioni auto a benzina		3,69 milioni auto diesel		1,25 milioni auto ad alim.altern.	
	 +3% l'incremento tendenziale	il 59% del mercato auto EU/EFTA	 -16% il calo tendenziale	il 31% del mercato auto EU/EFTA	 +34% l'incremento tendenziale	il 10% del mercato auto EU/EFTA

1,25 mln auto ad alim.altern. 	1°trimestre: 376mila +27% 	2°trimestre: 416mila +27% 	3°trimestre: 436mila +44% 		
BEV (puro elettrico)	257mila +93% l'incremento tendenziale	2,14% del mercato totale	NORVEGIA 1° mercato BEV: 49.483 unità	GERMANIA 2° mercato BEV: 48.055 unità	OLANDA 3° mercato BEV: 34.321 unità
PHEV (ibride plug-in)	125mila -13% il calo tendenziale	1,04% del mercato totale	GERMANIA 1° mercato PHEV: 26.487 unità	UK 2° mercato PHEV: 23.015 unità	SVEZIA 3° mercato PHEV: 15.650 unità
HEV (ibride mild-full)	665mila +43% l'incremento tendenziale	5,53% del mercato totale	GERMANIA 1° mercato HEV: 136.865 unità	UK 2° mercato HEV: 116.194 unità	ITALIA 3° mercato HEV: 78.283 unità
GAS, E85	198mila +7% l'incremento tendenziale	1,65% del mercato totale	ITALIA 1° mercato GAS: 132.175 unità	SPAGNA 2° mercato GAS: 21.251 unità	GERMANIA 3° mercato GAS: 12.189 unità

Nota: I dati del mercato UE non includono Croazia, Cipro, Malta e Lussemburgo

Realizzato da ANFIA, Area Studi e Statistiche, su dati ACEA

Focus ANFIA "UE/EFTA - Il mercato auto ad alimentazione alternativa, gennaio-settembre 2019"

Per informazioni rivolgersi a:

Marisa Saglietto, Responsabile Area Studi e Statistiche ANFIA

m.saglietto@anfia.it

tel. 011/5546.526