

**FOCUS UE/EFTA MERCATO
AUTOVETTURE
AD ALIMENTAZIONE ALTERNATIVA
GENNAIO/GIUGNO 2019**

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



Indice

3. Il mercato europeo delle nuove autovetture in sintesi, Gennaio-Giugno 2019
3. Trend del mercato autovetture: tutte le alimentazioni
4. *Grafici alimentazioni benzina e diesel per Paese*
7. *Mercato per paese e alimentazione: volumi, quote e variazioni percentuali tendenziali*
8. Trend del mercato autovetture ad alimentazione alternativa
12. *Major markets ad alimentazione alternativa*
15. *Mercato auto elettriche (puro elettrico, ibride plug-in)*
18. *Produzione di batterie in UE*
21. *Mercato auto ibride (escluso ibride plug-in)*
22. *Mercato auto a gas*
23. Trade di auto elettriche e ibride in UE
23. Parco circolante di auto elettriche e ibride in UE
24. Italia: riepilogo ecobonus e ecotassa
25. Infografica

Pubblicato il 25.9.2019

Area Studi e Statistiche, tel. 011 5546526

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

Gennaio/Giugno 2019. Il mercato autovetture per alimentazione in sintesi.

Nell'Unione europea allargata all'Efta, nel 1° semestre 2019 cala il mercato delle auto diesel del 17% e cresce il mercato delle auto a benzina del 2,2%.

Il mercato delle auto ad alimentazione alternativa, dopo l'aumento medio nel 2018 del 28%, registra a gennaio-giugno 2019 una crescita del 27%, con 796mila nuove immatricolazioni e una quota del 9,5% sul totale mercato.

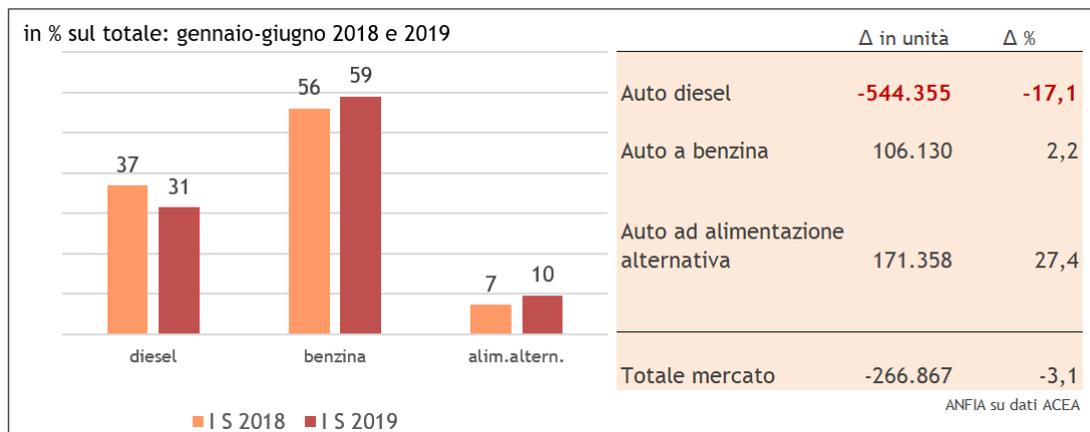
L'Italia, con circa 152mila auto (+7%), vale il 21% del mercato auto ecofriendly UE (era il 25% un anno fa) e il 19% del mercato UE/EFTA (era il 22,7% a gennaio-giugno 2018). L'Italia, pur mantenendo la leadership del mercato auto europeo ad alimentazione alternativa, è "inseguita" dalla Germania, che conquista il 18% del mercato UE/EFTA (pari a 142mila unità), grazie ad una crescita dei volumi del 62%.

Trend del mercato autovetture: tutte le alimentazioni

Nel 1° semestre 2019 il mercato UE28/EFTA delle autovetture nuove risulta in diminuzione del 3,1% rispetto all'analogo periodo del 2018, con 8,36 milioni di unità¹, secondo i dati pubblicati da ACEA.

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

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



Continua il trend negativo per il mercato delle auto diesel in calo tendenziale del 17%, pari ad una perdita di circa 544mila unità e una quota di mercato del 31,5% (era del 36,8% un anno fa). Il Paese che registra la perdita in volumi di auto diesel più consistente è l'Italia (-141mila), a seguito di una contrazione delle vendite di auto diesel iniziata più tardi rispetto ai major markets europei. Seguono UK (-83mila), Spagna (-80mila) e Francia (-80mila). In controtendenza invece la Germania, unico Paese in Europa, che registra invece un recupero di 18mila vendite di auto diesel rispetto ad un anno fa (+3%). Nei cinque major markets è stato venduto il 76% delle auto diesel nuove immatricolate in UE/EFTA a gennaio-giugno 2019.

I Paesi che hanno vendite di auto diesel con quote superiori al 40% del proprio mercato sono solo: Irlanda (47,5%) e Italia (42,6%). I Paesi che hanno quote di mercato di auto diesel inferiori al 20% sono: Paesi Bassi (8,5%), Norvegia (15,0%) e Lituania (17,9%).

¹ Il mercato di riferimento per questa elaborazione riguarda invece 27 Paesi (8,36 milioni di autovetture), sono esclusi Croazia, Cipro, Lussemburgo, Malta.

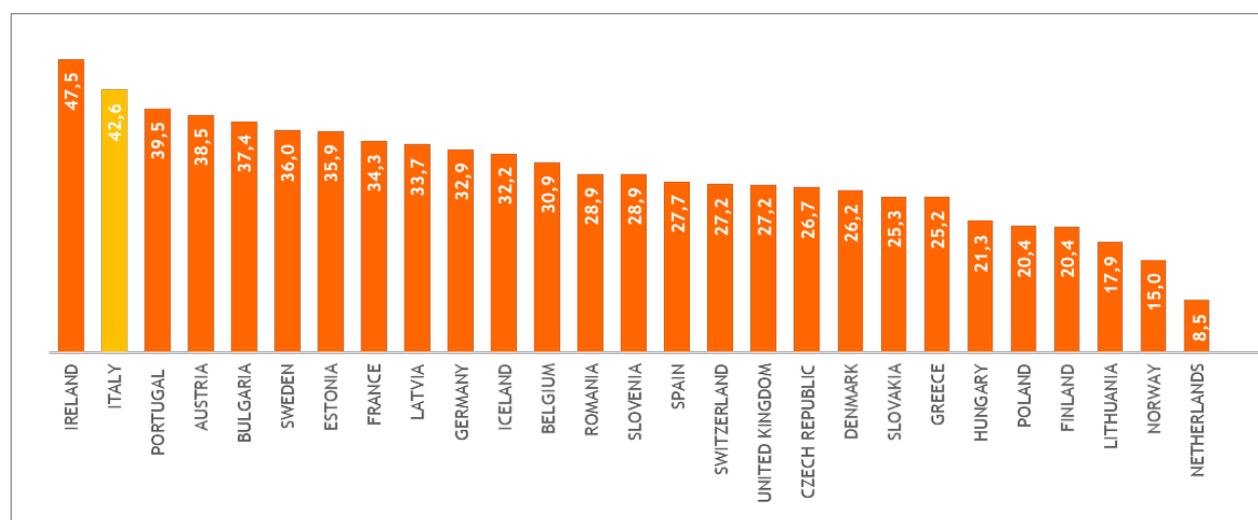
I Paesi Bassi hanno, invece, la quota di auto a benzina più alta tra i Paesi europei, pari al 76% del proprio mercato, e la Norvegia la più bassa, solo il 16,9% delle vendite.

Le vendite di auto a benzina crescono del 2,2%, pari a 106mila unità in più rispetto a gennaio-giugno 2018 e conquistano il 59% del mercato (3,1 punti in più di un anno fa).

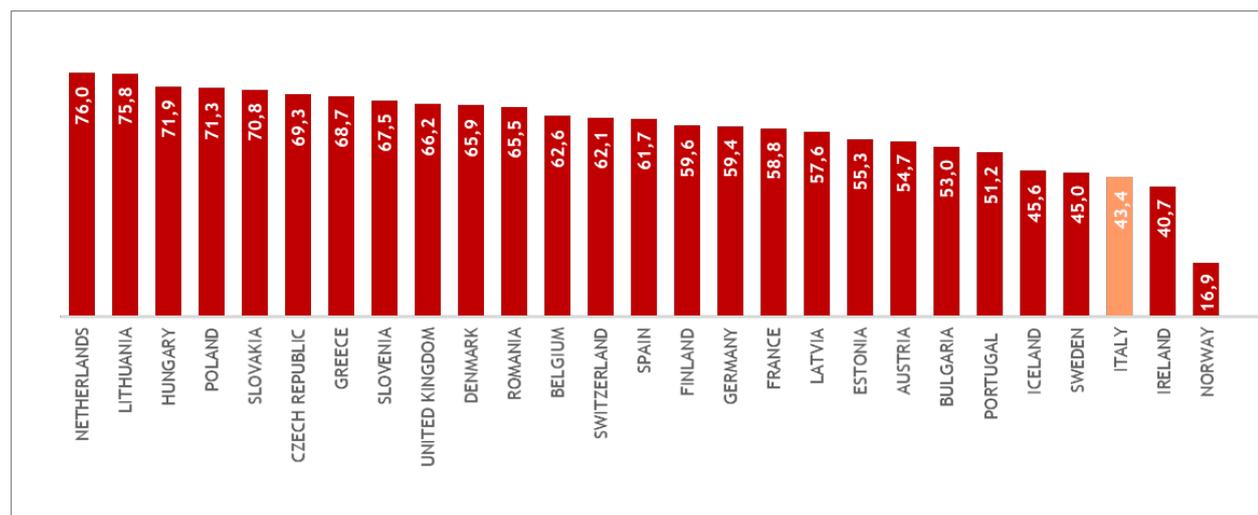
Le vendite di auto ad alimentazione alternativa aumentano del 27%, pari a 171mila unità in più rispetto ai primi 6 mesi 2018, con una quota del 9,5% sul totale venduto (era del 7,2% a gennaio-giugno 2018).

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-Giugno 2019



UE/EFTA - Quota delle immatricolazioni di auto benzina per paese, Gennaio-Giugno 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).

Per raggiungere il target dell'UE al 2021 di 95 gCO₂/km, 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 nella ricarica e nel rifornimento di carburante delle infrastrutture e attuare significativi incentivi all'acquisto per i consumatori (come pagamenti di bonus e premi) per stimolare le vendite di auto a propulsione alternativa.

Le misure adottate in UE per sostenere la domanda di autovetture con bassissimi livelli emissivi sono piuttosto eterogenee e vanno dalle esenzioni delle imposte all'acquisto a quelle sulla tassa di proprietà, agli incentivi all'acquisto con o senza rottamazione di un'auto "vecchia", alla libera circolazione nelle aree a traffico limitato o nelle corsie riservate agli autobus, al parcheggio gratuito, a sconti sul premio assicurativo.

Ad inizio settembre 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-Giugno 2019
Volumi, quote e variazioni percentuali tendenziali

	DIESEL						BENZINA						ALIMENTAZIONE ALTERNATIVA						TOTALE							
	I S 2019		I S 2018		Var. %		I S 2019		I S 2018		Var. %		I S 2019		I S 2018		Var. %		I S 2019		I S 2018		Var. %			
	%		%		%		%		%		%		%		%		%		%		%		%			
AUSTRIA	67.719	2,6	79.995	2,5	-15,3	1,9	104.356	2,2	-7,9	12.063	1,5	8.510	1,4	41,6	175.909	2,1	192.861	2,2	-8,8	310.488	3,7	331.369	3,8	-6,3		
BELGIUM	95.790	3,6	119.746	3,8	-20,0	3,9	194.515	4,0	1,1	20.183	2,5	19.271	3,1	4,7	21.214	0,3	21.081	0,2	0,6	21.214	0,3	21.081	0,2	0,6		
BULGARIA	7.928	0,3	10.202	0,3	-22,3	1,8	94.017	1,9	-3,9	5.125	0,6	4.163	0,7	23,1	130.388	1,6	143.734	1,7	-9,3	130.388	1,6	143.734	1,7	-9,3		
CZECH REPUBLIC	34.867	1,3	45.554	1,4	-23,5	1,6	72.712	1,5	10,8	9.619	1,2	6.673	1,1	44,1	122.237	1,5	120.726	1,4	1,3	122.237	1,5	120.726	1,4	1,3		
DENMARK	32.031	1,2	41.341	1,3	-22,5	0,2	10.612	0,2	-6,0	1.586	0,2	824	0,1	92,5	18.016	0,2	18.194	0,2	-1,0	18.016	0,2	18.194	0,2	-1,0		
ESTONIA	6.459	0,2	6.758	0,2	-4,4	0,7	42.546	0,9	-15,6	12.064	1,5	10.342	1,7	16,7	60.277	0,7	69.612	0,8	-13,4	60.277	0,7	69.612	0,8	-13,4		
FINLAND	12.302	0,5	16.724	0,5	-26,4	13,9	640.375	13,3	7,1	80.708	10,1	68.573	11,0	17,7	1.166.442	14,0	1.188.150	13,8	-1,8	1.166.442	14,0	1.188.150	13,8	-1,8		
FRANCE	399.642	15,2	479.202	15,1	-16,6	22,3	1.160.339	24,0	-5,4	142.210	17,9	87.914	14,1	61,8	1.848.992	22,1	1.839.028	21,3	0,5	1.848.992	22,1	1.839.028	21,3	0,5		
GERMANY	608.753	23,1	590.775	18,6	3,0	1.098.029	22,3	1.160.339	24,0	-5,4	142.210	17,9	87.914	14,1	61,8	1.848.992	22,1	1.839.028	21,3	0,5	1.848.992	22,1	1.839.028	21,3	0,5	
GREECE	16.498	0,6	21.718	0,7	-24,0	0,9	38.002	0,8	18,5	4.011	0,5	2.545	0,4	57,6	65.557	0,8	62.265	0,7	5,3	65.557	0,8	62.265	0,7	5,3		
HUNGARY	15.897	0,6	16.619	0,5	-4,3	1,1	50.508	1,0	6,0	5.077	0,6	3.609	0,6	40,7	74.520	0,9	70.736	0,8	5,3	74.520	0,9	70.736	0,8	5,3		
IRELAND	38.343	1,5	48.323	1,5	-20,7	0,7	33.130	0,7	-0,9	9.582	1,2	5.671	0,9	69,0	80.756	1,0	87.124	1,0	-7,3	80.756	1,0	87.124	1,0	-7,3		
ITALY	461.157	17,5	602.520	19,0	-23,5	9,5	377.602	7,8	24,5	151.652	19,0	141.754	22,7	7,0	1.083.024	13,0	1.121.876	13,0	-3,5	1.083.024	13,0	1.121.876	13,0	-3,5		
LATVIA	3.455	0,1	3.493	0,1	-1,1	0,1	5.494	0,1	7,4	888	0,1	615	0,1	44,4	10.246	0,1	9.602	0,1	6,7	10.246	0,1	9.602	0,1	6,7		
LITHUANIA	4.200	0,2	4.293	0,1	-2,2	0,4	10.479	0,2	69,9	1.484	0,2	1.194	0,2	24,3	23.491	0,3	15.966	0,2	47,1	23.491	0,3	15.966	0,2	47,1		
NETHERLANDS	19.338	0,7	35.902	1,1	-46,1	3,5	193.319	4,0	-10,9	34.975	4,4	23.762	3,8	47,2	226.480	2,7	252.983	2,9	-10,5	226.480	2,7	252.983	2,9	-10,5		
POLAND	56.876	2,2	65.458	2,1	-13,1	4,0	191.322	4,0	3,6	23.053	2,9	16.254	2,6	41,8	278.153	3,3	273.034	3,2	1,9	278.153	3,3	273.034	3,2	1,9		
PORTUGAL	50.847	1,9	71.699	2,3	-29,1	1,3	54.382	1,1	21,0	11.951	1,5	8.480	1,4	40,9	128.595	1,5	134.561	1,6	-4,4	128.595	1,5	134.561	1,6	-4,4		
ROMANIA	20.726	0,8	26.200	0,8	-20,9	1,0	46.929	1,0	48,9	3.965	0,5	2.355	0,4	68,4	71.620	0,9	60.068	0,7	19,2	71.620	0,9	60.068	0,7	19,2		
SLOVAKIA	13.169	0,5	16.502	0,5	-20,2	0,7	33.576	0,7	9,7	2.060	0,3	1.813	0,3	13,6	52.075	0,6	51.891	0,6	0,4	52.075	0,6	51.891	0,6	0,4		
SLOVENIA	11.444	0,4	13.065	0,4	-12,4	0,5	27.352	0,6	-2,2	1.439	0,2	1.213	0,2	18,6	39.643	0,5	41.630	0,5	-4,8	39.643	0,5	41.630	0,5	-4,8		
SPAIN	192.080	7,3	271.730	8,6	-29,3	8,7	411.287	8,5	3,9	73.021	9,2	51.654	8,3	41,4	692.472	8,3	734.671	8,5	-5,7	692.472	8,3	734.671	8,5	-5,7		
SWEDEN	60.358	2,3	93.615	2,9	-35,5	1,5	105.383	2,2	-28,3	31.925	4,0	26.545	4,2	20,3	167.882	2,0	225.543	2,6	-25,6	167.882	2,0	225.543	2,6	-25,6		
UNITED KINGDOM	344.877	13,1	428.006	13,5	-19,4	17,0	812.295	16,8	3,5	83.932	10,5	73.693	11,8	13,9	1.269.245	15,2	1.313.994	15,2	-3,4	1.269.245	15,2	1.313.994	15,2	-3,4		
EUROPEAN UNION	2.574.756	97,8	3.109.440	97,9	-17,2	4.818.367	97,7	4.703.045	97,4	2,5	724.599	91,0	568.214	90,9	27,5	8.117.722	97,1	8.380.699	97,1	-3,1	8.117.722	97,1	8.380.699	97,1	-3,1	
EU15	2.399.735	91,2	2.901.296	91,4	-17,3	4.320.735	87,6	4.238.080	87,8	2,0	671.886	85,1	535.387	85,7	26,6	7.398.356	88,5	7.674.763	89,0	-3,6	7.398.356	88,5	7.674.763	89,0	-3,6	
EU (New Members)	175.021	6,7	208.144	6,6	-15,9	497.632	10,1	464.965	9,6	7,0	46.713	5,9	32.827	5,3	42,3	719.366	8,6	705.936	8,2	1,9	719.366	8,6	705.936	8,2	1,9	
ICELAND	2.336	0,1	4.758	0,1	-50,9	0,1	3.302	0,1	4,994	0,1	1.607	0,2	2.073	0,3	-22,5	7.245	0,1	11.825	0,1	-38,7	7.245	0,1	11.825	0,1	-38,7	
NORWAY	11.737	0,4	13.578	0,4	-13,6	0,3	13.228	0,3	18.588	0,4	-28,8	53.244	6,7	44.579	7,1	19,4	78.209	0,9	76.745	0,9	1,9	78.209	0,9	76.745	0,9	1,9
SWITZERLAND	42.811	1,6	48.219	1,5	-11,2	2,0	97.625	2,0	-2,1	16.700	2,1	9.926	1,6	68,2	157.136	1,9	157.910	1,8	-0,5	157.136	1,9	157.910	1,8	-0,5		
EFTA	56.884	2,2	66.555	2,1	-14,5	2,3	123.347	2,6	-7,5	71.551	9,0	56.578	9,1	26,5	242.590	2,9	246.480	2,9	-1,6	242.590	2,9	246.480	2,9	-1,6		
EU + EFTA	2.631.640	100,0	3.175.995	100,0	-17,1	4.932.522	100,0	4.826.392	100,0	2,2	796.150	100,0	624.792	100,0	27,4	8.360.312	100,0	8.627.179	100,0	-3,1	8.360.312	100,0	8.627.179	100,0	-3,1	
EU15 + EFTA	2.456.619	93,3	2.967.851	93,4	-17,2	4.434.890	89,9	4.361.427	90,4	1,7	749.437	94,1	591.965	94,7	26,6	7.640.946	91,4	7.921.243	91,8	-3,5	7.640.946	91,4	7.921.243	91,8	-3,5	

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

Trend del mercato autovetture ad alimentazione alternativa

Nel 1° semestre 2019, secondo i risultati preliminari di ACEA, le nuove registrazioni di autovetture ad alimentazione alternativa sono state 796mila unità, in aumento del 27% su gennaio-giugno 2018.

Secondo la tipologia di alimentazione, il mercato ad alimentazione alternativa si compone di: 250.314 auto elettriche, di cui 166.905 a batteria (incluso fuel cell) e 83.409 ibride plug-in (incluso extended range); 417.415 ibride (mild-full) e 128.421 auto a gas (gas naturale, GPL, E85).

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

Volumi, quote e variazioni percentuali tendenziali

	I SEM 2019	%	I SEM 2018	%	VAR % 19/18
Totale auto elettriche ECV	250.314	31,4	185.147	29,6	35,2
Auto elettriche a batteria (BEV) ¹	166.905	21,0	88.529	14,2	88,5
Auto ibride plug-in (PHEV) ²	83.409	10,5	96.618	15,5	-13,7
Auto ibride (HEV)	417.415	52,4	306.522	49,1	36,2
Auto a gas ³	128.421	16,1	133.123	21,3	-3,5
Totale auto ad alimentazione alternativa	796.150	100,0	624.792	100,0	27,4

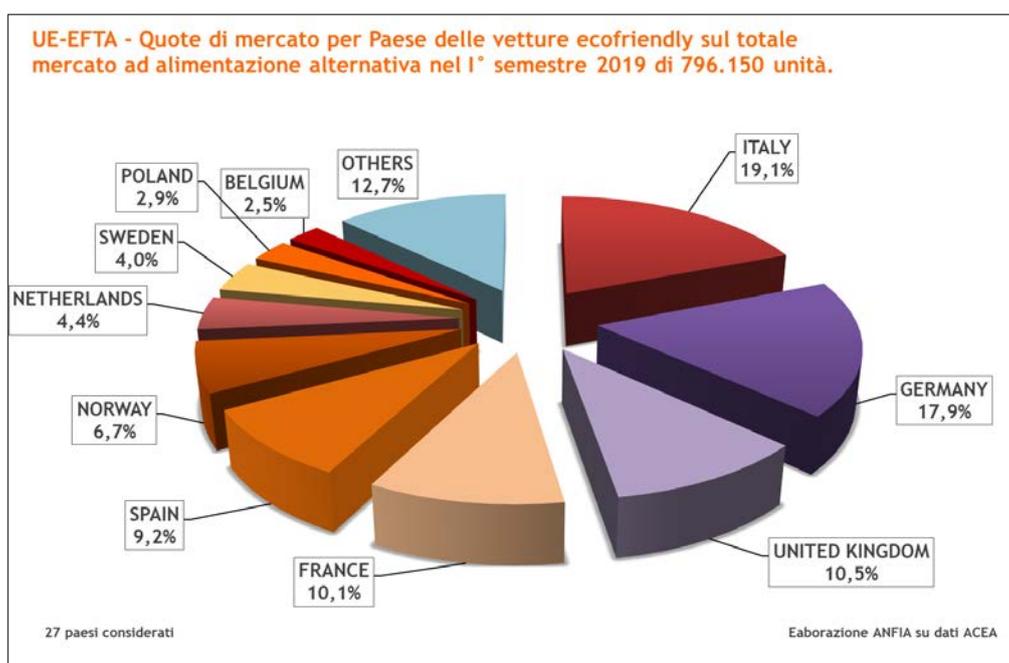
¹ include fuel cell

² include extended range

³ include gas naturale, GPL, E85

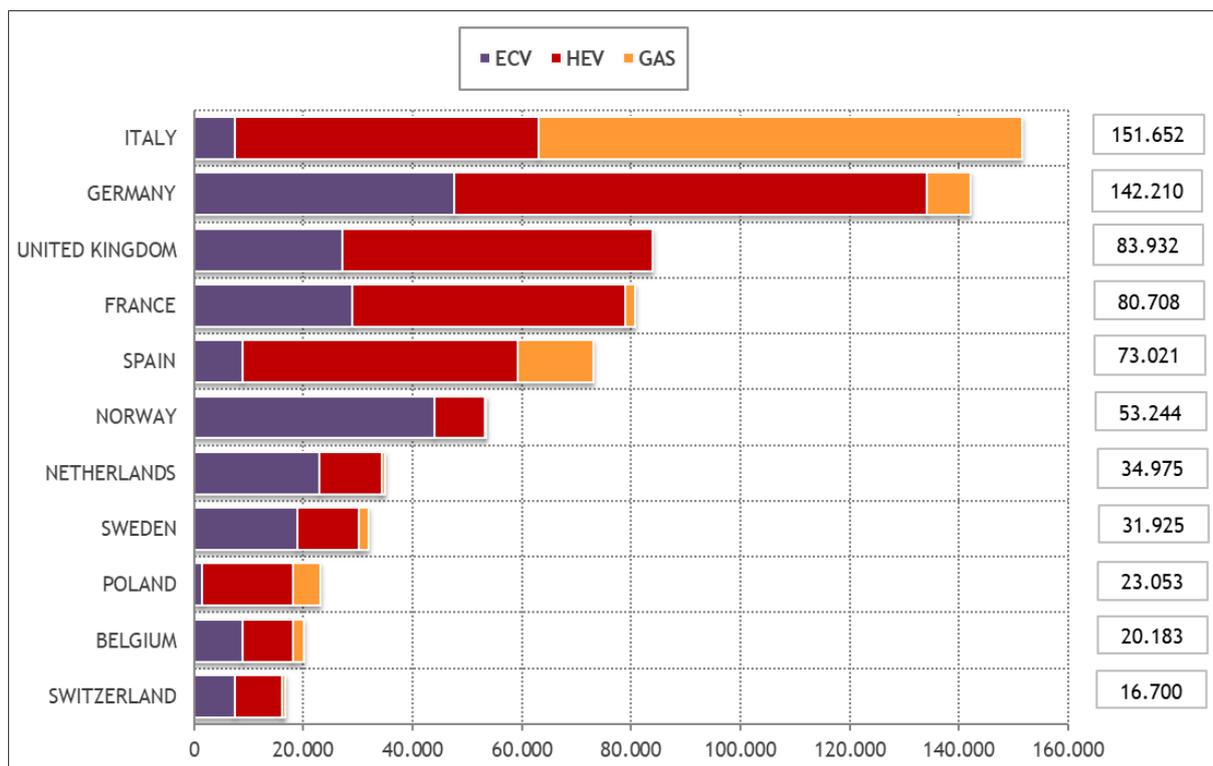
L'85% delle auto ad alimentazione alternativa sono state immatricolate nell'UE15, pari a 678mila unità e una crescita del 26,6%, mentre l'area dei nuovi Paesi membri vale il 5,9% del mercato con circa 47mila unità (+42%). Infine l'area EFTA, con 71.551 nuove registrazioni, rappresenta il 9% del mercato e registra un aumento del 26%. 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 9,5% del mercato complessivo.



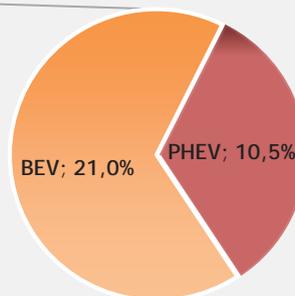
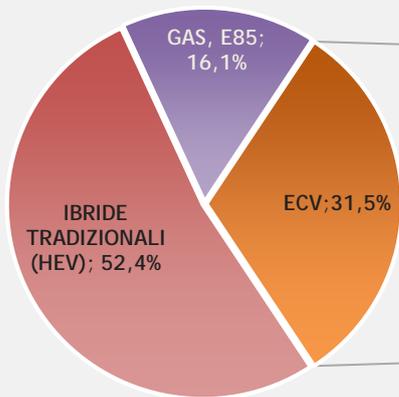
Il grafico seguente riporta la classifica dei primi 11 mercati ad alimentazione alternativa in UE/EFTA. Il mercato italiano, pur rimanendo in testa alla classifica, è inseguito dal mercato tedesco, il delta tra i due mercati è di 9.442 unità. I primi 5 mercati a trazione alternativa dell'UE/EFTA, che rappresentano il 67% del mercato dell'auto ecofriendly, sono: Italia (19% del mercato UE/EFTA), Germania (18%), UK (11%), Francia (10%) e Spagna (9%).

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



UE/EFTA - Mercato ad alimentazione alternativa secondo l'alimentazione nel I semestre 2019, in %

796.150 autovetture ad alimentazione alternativa nel I SEMESTRE pari al 9,5% del mercato totale



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

GEN/GIU 2019	ECV	HEV	GAS	Totale AFV
AUSTRIA	48,2%	49,7%	2,0%	100,0%
BELGIUM	43,5%	46,1%	10,4%	100,0%
BULGARIA	8,2%	43,8%	48,0%	100,0%
CZECH REPUBLIC	9,6%	69,1%	21,2%	100,0%
DENMARK	45,2%	54,8%	0,0%	100,0%
ESTONIA	3,4%	82,2%	14,4%	100,0%
FINLAND	28,2%	66,6%	5,2%	100,0%
FRANCE	35,8%	61,9%	2,2%	100,0%
GERMANY	33,5%	60,8%	5,7%	100,0%
GREECE	5,7%	70,9%	23,4%	100,0%
HUNGARY	24,5%	75,2%	0,3%	100,0%
IRELAND	29,1%	70,9%		100,0%
ITALY	5,0%	36,6%	58,4%	100,0%
LATVIA	5,6%	85,7%	8,7%	100,0%
LITHUANIA	5,1%	94,9%		100,0%
NETHERLANDS	65,5%	33,0%	1,6%	100,0%
POLAND	5,9%	72,8%	21,3%	100,0%
PORTUGAL	50,1%	39,1%	10,8%	100,0%
ROMANIA	11,5%	73,4%	15,1%	100,0%
SLOVAKIA	9,2%	79,0%	11,8%	100,0%
SLOVENIA	21,7%	73,5%	4,8%	100,0%
SPAIN	12,3%	68,9%	18,8%	100,0%
SWEDEN	59,4%	35,1%	5,5%	100,0%
UNITED KINGDOM	32,3%	67,7%		100,0%
EUROPEAN UNION	27,3%	55,1%	17,6%	100,0%
EU15	28,5%	53,8%	17,7%	100,0%
EU (New Members)	9,4%	73,0%	17,5%	100,0%
ICELAND	65,5%	33,0%	1,5%	100,0%
NORWAY	82,6%	17,4%	0,0%	100,0%
SWITZERLAND	44,7%	52,2%	3,1%	100,0%
EFTA	73,4%	25,9%	0,8%	100,0%
EU + EFTA	31,4%	52,4%	16,1%	100,0%
EU15 + EFTA	32,8%	51,1%	16,0%	100,0%

Elaborazione ANFIA su dati ACEA

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

GEN/GIU 2019	ECV	HEV	GAS	Totale AFV
AUSTRIA	3,3%	3,4%	0,1%	6,9%
BELGIUM	2,8%	3,0%	0,7%	6,5%
BULGARIA	0,8%	4,2%		9,6%
CZECH REPUBLIC	0,4%	2,7%	0,8%	3,9%
DENMARK	3,6%	4,3%	0,0%	7,9%
ESTONIA	0,3%	7,2%	1,3%	8,8%
FINLAND	5,6%	13,3%	1,0%	20,0%
FRANCE	2,5%	4,3%	0,2%	6,9%
GERMANY	2,6%	4,7%	0,4%	7,7%
GREECE	0,3%	4,3%	1,4%	6,1%
HUNGARY	1,7%	5,1%	0,0%	6,8%
IRELAND	3,5%	8,4%		11,9%
ITALY	0,7%	5,1%	8,2%	14,0%
LATVIA	0,5%	7,4%	0,8%	8,7%
LITHUANIA	0,3%	6,0%		6,3%
NETHERLANDS	10,1%	5,1%	0,2%	15,4%
POLAND	0,5%	6,0%	1,8%	8,3%
PORTUGAL	4,7%	3,6%	1,0%	9,3%
ROMANIA	0,6%	4,1%	0,8%	5,5%
SLOVAKIA	0,4%	3,1%	0,5%	4,0%
SLOVENIA	0,8%	2,7%	0,2%	3,6%
SPAIN	1,3%	7,3%	2,0%	10,5%
SWEDEN	11,3%	6,7%	1,0%	19,0%
UNITED KINGDOM	2,1%	4,5%		6,6%
EUROPEAN UNION	2,4%	4,9%	1,6%	8,9%
EU15	2,6%	4,9%	1,6%	9,2%
EU (New Members)	0,6%	4,7%	1,1%	6,5%
ICELAND	14,5%	7,3%	0,3%	22,2%
NORWAY	56,2%	11,8%	0,0%	68,1%
SWITZERLAND	4,8%	5,5%	0,3%	10,6%
EFTA	22,3%	7,9%	0,2%	30,4%
EU + EFTA	3,0%	5,0%	1,5%	9,5%
EU15 + EFTA	3,2%	5,0%	1,6%	9,8%

Le vetture elettriche (ECV=BEV+PHEV) sono il 31,4% del mercato delle auto ad alimentazione alternativa, erano il 29,6% a gennaio-giugno 2018, grazie ad una crescita dei volumi del 35%. Il segmento delle auto BEV vale il 21% del mercato ad alimentazione alternativa e risulta in aumento dell'88,5% su base annua, mentre il segmento delle ibride plug-in (PHEV), con una quota del 10,5% (era del 15,5% un anno fa), diminuisce del 13,7%, a causa della pesante flessione in UK (-31%), il secondo mercato PHEV dell'UE/EFTA, dopo quello tedesco.

In UE/EFTA, nei primi 6 mesi del 2019, 1 auto ogni 33 immatricolate è elettrica (ECV), valore che sale a 1 auto ogni 41 immatricolate se si esclude l'EFTA, dove il rapporto è di 1 auto ECV (BEV+PHEV) ogni 4 immatricolate. Il rapporto è di 1 auto ECV ogni 38 vendite in UE15 e 1 ogni 163 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 1,8 immatricolate sul mercato totale nazionale), seguita da Islanda (1 ogni 6,9), Svezia (1:9), Paesi Bassi (1:10), Finlandia (1:18). A fondo classifica si trovano Estonia (1:334) e Lituania (1:313).

Il totale di auto ibride (HEV, ossia mild-full hybrid) immatricolate a gennaio-giugno 2019 rappresenta oltre la metà delle auto ad alimentazione alternativa (52%), con una variazione positiva del 36%.

Il mercato delle auto a gas decresce del 3,5%, con una quota del 16%, pari a 5,2 punti in meno rispetto alla quota realizzata nel primo semestre 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 22%, in Finlandia del 20% e in Svezia del 19,0%, seguono Paesi Bassi, con una quota di alternative sul totale del mercato del 15,4%, poi Italia con il 14%, Irlanda con l'11,9%, Svizzera con il 10,6% e Spagna con il 10,5%. Gli altri major markets europei, Germania, Francia e UK, hanno quote di auto ad alimentazione alternativa sul proprio mercato rispettivamente del 7,7%, 6,9% e 6,6%.

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'82,6% con le ibride plug-in, insieme il 56% del mercato auto norvegese), per la Finlandia di auto ibride tradizionali (67%) e ibride plug-in (20%), per l'Italia di auto a gas (58%) e ibride tradizionali (37%), per la Svezia di auto ibride plug-in (33%) e ibride tradizionali (35%), per i Paesi Bassi di auto puro elettrico (57%) ed ibride tradizionali (33%), per la Spagna (69%).

Mercato auto ad alimentazione alternativa dei major markets europei

I cinque major markets europei hanno immatricolato 531mila nuove autovetture ad alimentazione alternativa, con un aumento del 25,5% e una quota che vale l'8,8% del relativo mercato complessivo a gennaio-giugno 2019, 2 punti in più rispetto allo stesso periodo del 2018. Il mercato delle auto ad alimentazione alternativa dei cinque major markets vale il 66,8% del mercato ecofriendly europeo (1 punto in meno rispetto a gennaio-giugno 2018). Oltre il 56% delle auto ad alimentazione alternativa vendute nei cinque major markets riguarda le auto ibride tradizionali.

5 Major markets europei, mercato autovetture per alimentazione, volumi e var. %, Gennaio Giugno 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	461.157	-23,5	608.753	3,0	399.642	-16,6	192.080	-29,3	344.877	-19,4	2.006.509	-15,4
benzina	470.215	24,5	1.098.029	-5,4	686.092	7,1	427.371	3,9	840.436	3,5	3.522.143	3,5
Alim.alternativa	151.652	7,0	142.210	61,8	80.708	17,7	73.021	41,4	83.932	13,9	531.523	25,5
HEV	55.542	31,8	86.470	95,5	49.990	10,1	50.324	33,6	56.821	28,3	299.147	40,0
BEV	5.042	123,6	31.159	80,1	21.007	46,0	5.452	141,5	11.975	60,3	74.635	70,9
PHEV	2.500	17,8	16.525	-0,9	7.904	11,2	3.506	26,9	15.136	-31,0	45.571	-9,9
Gas/E85	88.568	-7,0	8.056	-17,1	1.807	9,3	13.739	53,3			112.170	-0,3
Totale	1.083.024	-3,5	1.848.992	0,5	1.166.442	-1,8	692.472	-5,7	1.269.245	-3,4	6.060.175	-2,2

In Italia il mercato delle auto ecofriendly arriva a quasi 152mila unità con un aumento contenuto al 7%, dipeso dalla contrazione del 7% delle vendite di auto a gas. Il 58,4% del mercato è costituito da auto a gas, il 36,6% da auto ibride tradizionali e il 5% da auto ricaricabili (puro elettrico e ibride plug-in). Le auto ad alimentazione alternativa rappresentano il 14% 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 142mila autovetture ad alimentazione alternativa, con una crescita tendenziale del 62%, tra le più alte registrate tra i Paesi europei, con il 33,5% di auto elettriche (ECV), il 60,8% ibride tradizionali, il 5,7% a gas. Complessivamente il mercato tedesco di auto alternative ha una quota del 7,7% 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 quasi 84mila nuove vetture ad alimentazione alternativa immatricolate (+14% su gennaio-giugno 2018), il 68% riguarda auto ibride tradizionali e il 32% 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.

² Informazioni pubblicate da SMMT

Nel Regno Unito, nei cinque mesi³ trascorsi dalla riforma Plug-in Car Grant, in vigore da ottobre 2018, il mercato dei veicoli ibridi plug-in (PHEV) è calato del 7%, rispetto all'aumento del 29,5% dei primi 10 mesi del 2018. Nei primi sei mesi del 2019 le vendite di auto elettriche registrano una crescita del 60%, mentre quelle delle ibride plug-in un calo del 31%. 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 circa 81mila autovetture ad alimentazione alternativa, in crescita del 18%. Il 62% di queste autovetture sono ibride, il 36% elettriche e oltre il 2% 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 41% con circa 73mila nuove registrazioni. Le auto ibride tradizionali sono il 69% del mercato ecofriendly, le auto a gas sono il 19% e le auto ricaricabili il 12%. 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 53mila immatricolazioni (+19%).

³ Novembre 2018-Marzo 2019

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

A gennaio-giugno 2019 sono state immatricolate oltre 250mila nuove auto elettriche o a bassissime emissioni, +35% su gennaio-giugno 2018, così ripartite: 166.905 auto puro elettrico (+88,5%) e 83.409 ibride (-13,7%).

A gennaio-giugno 2019, il Paese leader di auto elettriche (ECV) è diventato la Germania, che con 47.684 nuove registrazioni, si piazza davanti alla Norvegia (43.976).

1 auto su 5 del mercato ECV europeo, è venduta in Germania (19%). Il mercato ECV tedesco è cresciuto del 40% rispetto a gennaio-giugno 2018 e conta oltre 31mila auto BEV (+80%) e oltre 16mila auto ibride plug-in (-0,9%), che insieme valgono oltre 1/3 del mercato ad alimentazione alternativa tedesco. Le auto ECV conquistano il 2,6% del mercato auto in Germania.

L'83% del mercato auto ad alimentazione alternativa norvegese dei primi 6 mesi è elettrico (ECV). Grazie ad un volume così grande di auto elettriche, la media delle emissioni di CO₂ delle nuove auto vendute è stata di appena 59 g/km (-16 g/km su gennaio-giugno 2018). 35.200 autovetture vendute producono emissioni uguali a zero (15mila in più di gennaio/giugno 2018).

Al 3° posto si piazza la Francia con 28.911 auto ECV (+34,5%), che supera il Regno Unito, fermo a 27.111 (-7,8%). Seguono: Paesi Bassi con 22.896 (+111%); Svezia con 18.971 (+48,7%); Spagna con 8.958 (+78%); Belgio con 8.776 (+14%).

L'Italia ha immatricolato, nel 1° semestre 2019, 7.542 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. 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.

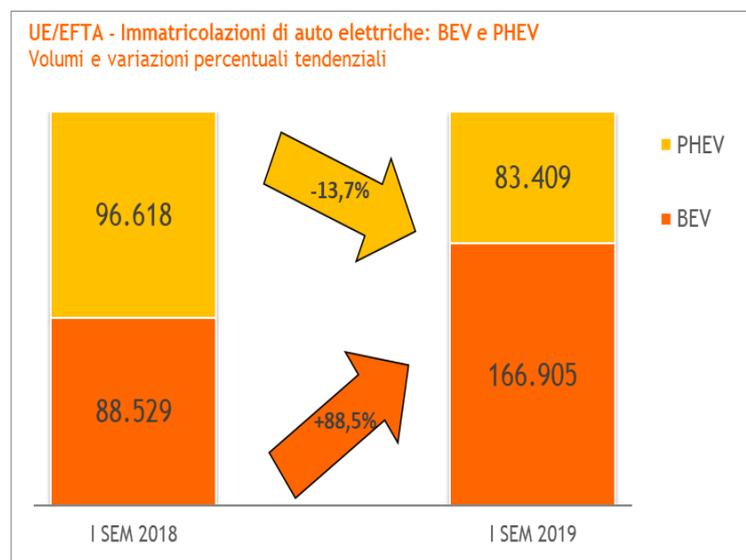
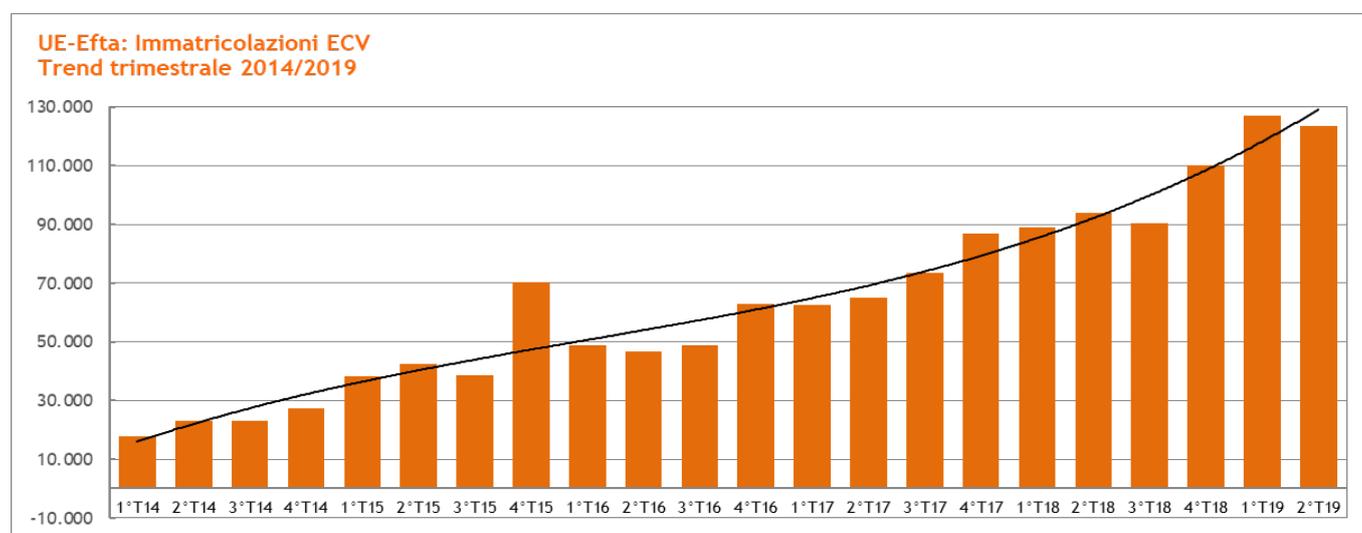
IMMATRICOLAZIONE AUTOVETTURE ELETTRICHE (ECV)

	I SEM 2019	%	I SEM 2018	%	Var. %
AUSTRIA	5.811	2,3	4.447	2,4	30,7
BELGIUM	8.776	3,5	7.671	4,1	14,4
BULGARIA	167	0,1	79	0,0	111,4
CZECH REPUBLIC	494	0,2	497	0,3	-0,6
DENMARK	4.350	1,7	2.177	1,2	99,8
ESTONIA	54	0,0	51	0,0	5,9
FINLAND	3.399	1,4	3.229	1,7	5,3
FRANCE	28.911	11,5	21.500	11,6	34,5
GERMANY	47.684	19,0	33.980	18,4	40,3
GREECE	229	0,1	168	0,1	36,3
HUNGARY	1.246	0,5	1.019	0,6	22,3
IRELAND	2.787	1,1	962	0,5	189,7
ITALY	7.542	3,0	4.377	2,4	72,3
LATVIA	50	0,0	51	0,0	-2,0
LITHUANIA	75	0,0	65	0,0	15,4
NETHERLANDS	22.896	9,1	10.842	5,9	111,2
POLAND	1.357	0,5	685	0,4	98,1
PORTUGAL	5.988	2,4	3.673	2,0	63,0
ROMANIA	456	0,2	297	0,2	53,5
SLOVAKIA	189	0,1	203	0,1	-6,9
SLOVENIA	312	0,1	360	0,2	-13,3
SPAIN	8.958	3,6	5.021	2,7	78,4
SWEDEN	18.971	7,6	12.755	6,9	48,7
UNITED KINGDOM	27.111	10,8	29.392	15,9	-7,8
EUROPEAN UNION	197.813	79,0	143.501	77,5	37,8
EU15	193.413	77,3	140.194	75,7	38,0
EU (New Members)	4.400	1,8	3.307	1,8	33,1
ICELAND	1.052	0,4	1.378	0,7	-23,7
NORWAY	43.976	17,6	35.789	19,3	22,9
SWITZERLAND	7.473	3,0	4.479	2,4	66,8
EFTA	52.501	21,0	41.646	22,5	26,1
EU + EFTA	250.314	100,0	185.147	100,0	35,2
EU15 + EFTA	245.914	98,2	181.840	98,2	35,2

SOURCE: NATIONAL AUTOMOBILE MANUFACTURERS' ASSOCIATIONS

¹ ECV = BEV + FCEV + PHEV + EREV

Fca ha presentato la nuova Fiat 500 elettrica. La produzione 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 Atesa.



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). Il comparto delle auto PHEV ha contato 40mila nuove registrazioni nel 2° trimestre, in calo tendenziale del 22%, con variazioni negative pesanti soprattutto nei mercati PHEV di Norvegia, UK, Finlandia e Svizzera. Nel 1° trimestre 2019 il calo era stato solo del 4% su gennaio-marzo 2018. Si evidenzia dunque un peggioramento del trend di mercato delle ibride plug-in.

Il mercato europeo dei veicoli elettrici (ma non solo) 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.

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 dati⁴ 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.

⁴ <https://www.acea.be/statistics/article/interactive-map-correlation-between-uptake-of-electric-cars-and-gdp-in-EU>

IMMATRICOLAZIONE AUTOVETTURE A BATTERIE (BEV)

	I SEM 2019	%	I SEM 2018	%	Var. %
AUSTRIA	4.913	2,9	3.088	3,5	59,1
BELGIUM	4.601	2,8	1.705	1,9	169,9
BULGARIA	141	0,1	64	0,1	120,3
CZECH REPUBLIC	360	0,2	318	0,4	13,2
DENMARK	2.595	1,6	524	0,6	395,2
ESTONIA	42	0,0	34	0,0	23,5
FINLAND	995	0,6	352	0,4	182,7
FRANCE	21.007	12,6	14.391	16,3	46,0
GERMANY	31.159	18,7	17.297	19,5	80,1
GREECE	104	0,1	44	0,0	136,4
HUNGARY	801	0,5	609	0,7	31,5
IRELAND	1.954	1,2	529	0,6	269,4
ITALY	5.042	3,0	2.255	2,5	123,6
LATVIA	46	0,0	39	0,0	17,9
LITHUANIA	75	0,0	65	0,1	15,4
NETHERLANDS	20.050	12,0	9.493	10,7	111,2
POLAND	947	0,6	279	0,3	239,4
PORTUGAL	3.905	2,3	1.868	2,1	109,0
ROMANIA	456	0,3	297	0,3	53,5
SLOVAKIA	95	0,1	203	0,2	-53,2
SLOVENIA	264	0,2	246	0,3	7,3
SPAIN	5.452	3,3	2.258	2,6	141,5
SWEDEN	8.365	5,0	2.244	2,5	272,8
UNITED KINGDOM	11.975	7,2	7.470	8,4	60,3
EUROPEAN UNION	125.344	75,1	65.672	74,2	90,9
EU15	122.117	73,2	63.518	71,7	92,3
EU (New Members)	3.227	1,9	2.154	2,4	49,8
ICELAND	423	0,3	284	0,3	48,9
NORWAY	35.200	21,1	20.145	22,8	74,7
SWITZERLAND	5.938	3,6	2.428	2,7	144,6
EFTA	41.561	24,9	22.857	25,8	81,8
EU + EFTA	166.905	100,0	88.529	100,0	88,5
EU15 + EFTA	163.678	98,1	86.375	97,6	89,5

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)

	I SEM 2019	%	I SEM 2018	%	Var. %
AUSTRIA	898	1,1	1.359	1,4	-33,9
BELGIUM	4.175	5,0	5.966	6,2	-30,0
BULGARIA	26	0,0	15	0,0	73,3
CZECH REPUBLIC ²	134	0,2	179	0,2	-25,1
DENMARK	1.755	2,1	1.653	1,7	6,2
ESTONIA	12	0,0	17	0,0	-29,4
FINLAND	2.404	2,9	2.877	3,0	-16,4
FRANCE	7.904	9,5	7.109	7,4	11,2
GERMANY	16.525	19,8	16.683	17,3	-0,9
GREECE	125	0,1	124	0,1	0,8
HUNGARY	445	0,5	410	0,4	8,5
IRELAND	833	1,0	433	0,4	92,4
ITALY	2.500	3,0	2.122	2,2	17,8
LATVIA	4	0,0	12	0,0	-66,7
LITHUANIA ³	-	-	-	-	-
NETHERLANDS	2.846	3,4	1.349	1,4	111,0
POLAND	410	0,5	406	0,4	1,0
PORTUGAL	2.083	2,5	1.805	1,9	15,4
ROMANIA ³	-	-	-	-	-
SLOVAKIA ³	94	0,1	0	0,0	-
SLOVENIA	48	0,1	114	0,1	-57,9
SPAIN	3.506	4,2	2.763	2,9	26,9
SWEDEN	10.606	12,7	10.511	10,9	0,9
UNITED KINGDOM	15.136	18,1	21.922	22,7	-31,0
EUROPEAN UNION	72.469	86,9	77.829	80,6	-6,9
EU15	71.296	85,5	76.676	79,4	-7,0
EU (New Members)	1.173	1,4	1.153	1,2	1,7
ICELAND	629	0,8	1.094	1,1	-42,5
NORWAY	8.776	10,5	15.644	16,2	-43,9
SWITZERLAND	1.535	1,8	2.051	2,1	-25,2
EFTA	10.940	13,1	18.789	19,4	-41,8
EU + EFTA	83.409	100,0	96.618	100,0	-13,7
EU15 + EFTA	82.236	98,6	95.465	98,8	-13,9

SOURCE: NATIONAL AUTOMOBILE MANUFACTURERS' ASSOCIATIONS

¹ Includes extended-range electric vehicle (EREV)

² Available as of 2018

³ Distinction between BEV and PHEV not available

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.

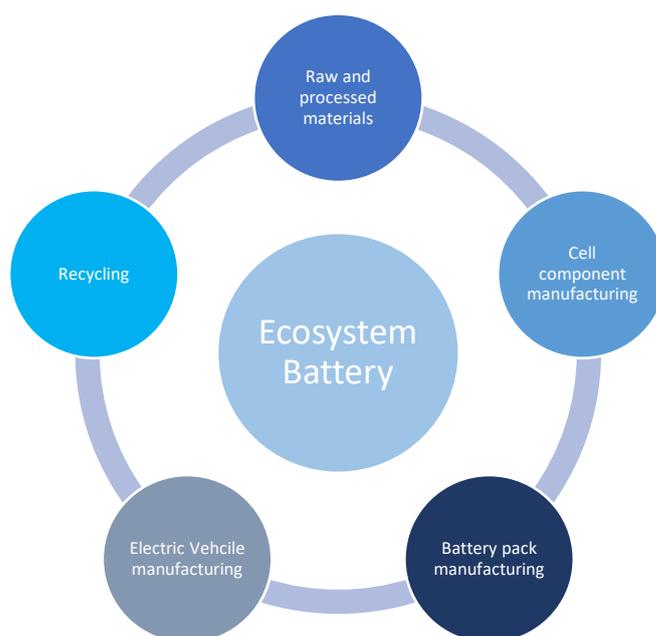
Per correre ai ripari, è stato istituito presso la Commissione Europea un gruppo di attori istituzionali e industriali per delineare una strategia d'azione comune nel settore delle batterie e dello stoccaggio elettrico. **L'European Battery Alliance (EBA)** è una piattaforma cooperativa lanciata ad ottobre 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.

Consorti 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 EIT⁵ InnoEnergy, il motore di innovazione per l'energia sostenibile in tutta Europa, sostenuto dall'Istituto europeo di innovazione e tecnologia, 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.

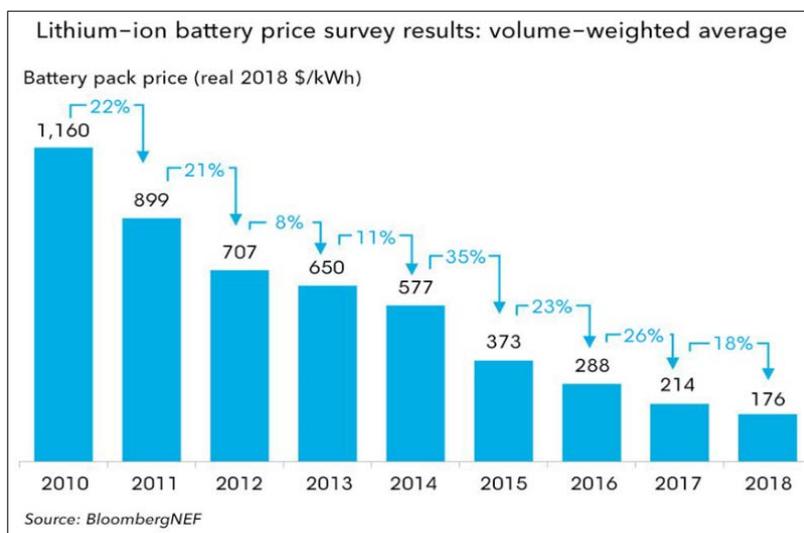
In giro per l'Europa, sono molti i progetti di mega-fabbriche per la produzione di batterie (in Svezia per opera di ABB e Nothvolt; il polo Battery Airbus di Francia-Germania; etc).

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.

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 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 d 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.

⁵ European Institute of Innovation and Technology

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

Sono state immatricolate 417.415 nuove auto ibride tradizionali a gennaio-giugno 2019, con una crescita del 36% rispetto ad un anno fa.

La Germania è leader del mercato con 86.470 auto ibride immatricolate e una crescita del 95,5%, il mercato tedesco conquista il 21% delle auto ibride tradizionali registrate in UE/EFTA.

Il Regno Unito, al 2° posto, con 56.821 nuove immatricolazioni, registra una crescita del 28% e una quota del 13,6%.

L'Italia rappresenta il 3° mercato europeo dell'auto ibrida tradizionale (era il quarto nel primo semestre 2018) con 55.542 nuove registrazioni, una quota del 13,3% e una crescita tendenziale del 32%.

Al 4° posto, si posiziona la Spagna che, con 50.324 immatricolazioni, vede crescere il proprio mercato del 34% e conquistare il 12% delle vendite europee, superando la Francia, che retrocede al 5° posto con 49.990 vendite (+10%, era al primo posto nel primo semestre 2018).

I 5 *major markets* insieme valgono quasi il 72% del mercato europeo di auto ibride full e mild (+40% l'incremento tendenziale dei volumi).

IMMATRICOLAZIONE AUTOVETTURE IBRIDE

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

	I SEM 2019	%	I SEM 2018	%	Var. %
AUSTRIA	5.996	1,4	3.571	1,2	67,9
BELGIUM	9.301	2,2	8.613	2,8	8,0
BULGARIA	892	0,2	708	0,2	26,0
CZECH REPUBLIC	3.543	0,8	1.738	0,6	103,9
DENMARK	5.268	1,3	4.493	1,5	17,2
ESTONIA	1.304	0,3	769	0,3	69,6
FINLAND	8.038	1,9	6.368	2,1	26,2
FRANCE	49.990	12,0	45.419	14,8	10,1
GERMANY	86.470	20,7	44.221	14,4	95,5
GREECE	2.845	0,7	1.762	0,6	61,5
HUNGARY	3.818	0,9	2.564	0,8	48,9
IRELAND	6.795	1,6	4.709	1,5	44,3
ITALY	55.542	13,3	42.135	13,7	31,8
LATVIA	761	0,2	532	0,2	43,0
LITHUANIA	1.409	0,3	1.129	0,4	24,8
NETHERLANDS	11.534	2,8	11.738	3,8	-1,7
POLAND	16.794	4,0	11.239	3,7	49,4
PORTUGAL	4.669	1,1	3.687	1,2	26,6
ROMANIA	2.910	0,7	1.533	0,5	89,8
SLOVAKIA	1.627	0,4	1.204	0,4	35,1
SLOVENIA	1.058	0,3	745	0,2	42,0
SPAIN	50.324	12,1	37.669	12,3	33,6
SWEDEN	11.206	2,7	11.448	3,7	-2,1
UNITED KINGDOM	56.821	13,6	44.301	14,5	28,3
EUROPEAN UNION	398.915	95,6	292.295	95,4	36,5
EU15	364.799	87,4	270.134	88,1	35,0
EU (New Members)	34.116	8,2	22.161	7,2	53,9
ICELAND	531	0,1	602	0,2	-11,8
NORWAY	9.258	2,2	8.778	2,9	5,5
SWITZERLAND	8.711	2,1	4.847	1,6	79,7
EFTA	18.500	4,4	14.227	4,6	30,0
EU + EFTA	417.415	100,0	306.522	100,0	36,2
EU15 + EFTA	383.299	91,8	284.361	92,8	34,8

SOURCE: NATIONAL AUTOMOBILE MANUFACTURERS' ASSOCIATIONS

Only countries for which sourced data is available are listed

⁶ Hybrid-Electric Vehicles

Mercato Auto a Gas, E85

A gennaio-giugno 2019 il mercato delle auto alimentate a gas riduce il calo tendenziale al 3,5% con 128.421 nuove immatricolazioni, grazie ad una leggera crescita dei volumi nel secondo trimestre 2019, +0,3%.

L'Italia mantiene la leadership di mercato con il 69% delle vendite europee di auto a gas. Sono state immatricolate 88.568 auto, un volume in calo del 7% rispetto ad un anno fa.

Al 2° posto, si piazza la Spagna davanti alla Germania, con 13.739 nuove registrazioni e una quota del 10,7% sul mercato europeo. Rispetto ad un anno fa i volumi di auto a gas crescono del 53%.

La Germania è il 3° mercato europeo, con 8.056 immatricolazioni di auto a gas (-17%) e una quota del 6,3%.

La Polonia è al 4° posto, con 4.902 unità vendute e un aumento del 13% e del 32% nel 2° trimestre 2019.

Questi quattro mercati rappresentano il 90% 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

	I SEM 2019	%	I SEM 2018	%	Var. %
AUSTRIA	246	0,2	492	0,4	-50,0
BELGIUM	2.106	1,6	2.987	2,2	-29,5
BULGARIA	977		0		
CZECH REPUBLIC	1.088	0,8	1.928	1,4	-43,6
DENMARK	1	0,0	3	0,0	-66,7
ESTONIA	228	0,2	4	0,0	5600,0
FINLAND	627	0,5	745	0,6	-15,8
FRANCE	1.807	1,4	1.654	1,2	9,3
GERMANY	8.056	6,3	9.713	7,3	-17,1
GREECE	937	0,7	615	0,5	52,4
HUNGARY	13	0,0	26	0,0	-50,0
IRELAND	-		-		
ITALY	88.568	69,0	95.242	71,5	-7,0
LATVIA	77	0,1	32	0,0	140,6
LITHUANIA	-		-		
NETHERLANDS	545	0,4	1.182	0,9	-53,9
POLAND	4.902	3,8	4.330	3,3	13,2
PORTUGAL	1.294	1,0	1.120	0,8	15,5
ROMANIA	599	0,5	525	0,4	
SLOVAKIA	244	0,2	406	0,3	-39,9
SLOVENIA	69	0,1	108	0,1	-36,1
SPAIN	13.739	10,7	8.964	6,7	53,3
SWEDEN	1.748	1,4	2.342	1,8	-25,4
UNITED KINGDOM	-		-		
EUROPEAN UNION	127.871	99,6	132.418	99,5	-3,4
EU15	119.674	93,2	125.059	93,9	-4,3
EU (New Members)	8.197	6,4	7.359	5,5	11,4
ICELAND	24	0,0	93	0,1	-74,2
NORWAY	10	0,0	12	0,0	-16,7
SWITZERLAND ²	516	0,4	600	0,5	-14,0
EFTA	550	0,4	705	0,5	-22,0
EU + EFTA	128.421	100,0	133.123	100,0	-3,5
EU15 + EFTA	120.224	93,6	125.764	94,5	-4,4

SOURCE: NATIONAL AUTOMOBILE MANUFACTURERS' ASSOCIATIONS

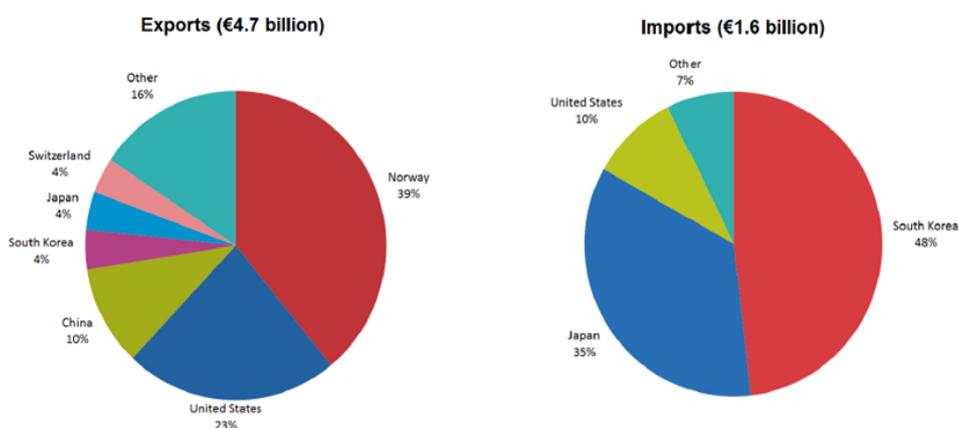
¹ Only countries for which sourced data is available are listed

² Includes biofuels

Trade di auto elettriche e ibride in UE. L'UE vanta un trade per le auto elettriche e ibride d'interesse. Secondo le rilevazioni di Eurostat, nel 2018 l'UE ha esportato autovetture elettriche ed ibride per un valore di 4,7 miliardi di euro e ne ha importato per un valore di 1,6 miliardi di euro, generando un avanzo commerciale di oltre 3 miliardi di euro. La Norvegia è stata il principale mercato di destinazione (39% del valore dell'export), seguita da USA (23%) e Cina (10%).

Le importazioni di auto elettriche e ibride invece provengono principalmente dalla Corea del Sud (48% del valore dell'import), Giappone (35%) e USA (10%).

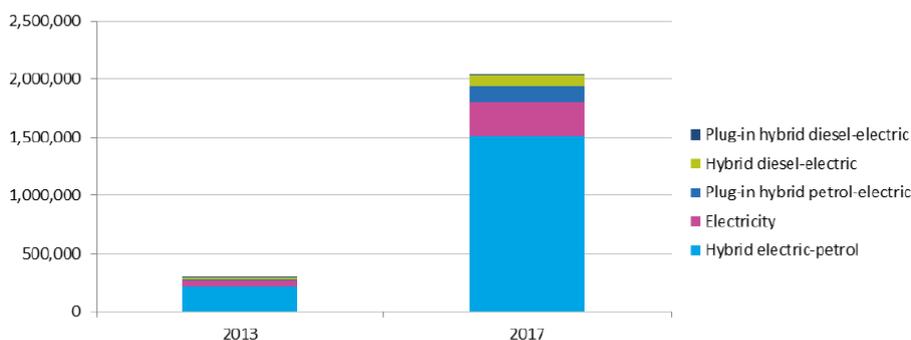
Main EU-28 trade partners for electric and hybrid electric cars, 2018
(% of trade in value)



Tra gli Stati Membri dell'UE, il principale paese esportatore è la Germania (64% in termini di valore dell'export), seguita da Svezia (13%) e UK (10%). I primi 4 paesi che importano auto elettriche o ibride dall'area extra-UE sono: Germania (26%), Belgio e Svezia (entrambi con il 16% del valore dell'import) e UK (15%). Il segmento delle auto elettriche (escluso ibride) vale il 32% del valore dell'import e il 39% del valore dell'export.

Parco circolante auto elettriche e ibride in UE. Eurostat ci rivela anche il trend di crescita delle auto elettriche e elettrificate circolanti in UE dal 2013 al 2017, evidenziato dal grafico qui sotto riportato.

Number of electric and hybrid electric cars registered in the EU, 2013-2017



2013: For the United Kingdom, data are for 2012
2017: For Italy, data are for 2016; for Romania, data are for 2015

A fine 2017 circolavano sulle strade europee 262 milioni di autovetture, di queste circa 2 milioni (lo 0,8%) è stato classificato come elettrico o ibrido combinato con benzina o gasolio.

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

g/km CO ₂	ecotassa dal 1.3.2019 al 31.12.2021
161-175	€ 6.000
176-200	€ 4.000
201-250	€ 2.500
>250	€ 1.500

acquisto, anche in locazione finanziaria, di un veicoli 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.

UE/EFTA - L'AUTO AD ALIMENTAZIONE ALTERNATIVA, GENNAIO/GIUGNO 2019

	796mila auto ad alimentazione alternativa vendute	il 9,5% del mercato auto EU/EFTA	ITALIA 1° mercato ecofriendly europeo	GERMANIA 2° mercato ecofriendly europeo	UK 3° mercato ecofriendly europeo	10,5 milioni (escluso ibride tradizionali) flotta europea
ECV= BEV+PHEV 	il 31,5% del mercato europeo AFV	GERMANIA 1° mercato ECV europeo	NORVEGIA 2° mercato ECV europeo		158mila punti di ricarica in Europa	1,16 milioni (BEV+PHEV) flotta europea
zero emissioni	167mila BEV , il 2% del mercato totale	NORVEGIA 1° mercato BEV europeo	GERMANIA 2° mercato BEV europeo	il 52% delle auto BEV vendute in GE, NO, FR	ITALIA 9° mercato BEV europeo	576mila BEV flotta europea
M&F HYBRIDS 	il 52,4% del mercato europeo AFV	il 5% del mercato totale	GERMANIA 1° mercato europeo ibride tradizionali	il 72% delle auto ibride vendute in GE, UK, IT, ES, FR	ITALIA 3° mercato HEV europeo	
GAS, E85	il 16,1% del mercato europeo AFV	il 1,5% del mercato totale	ITALIA 1° mercato a Gas europeo		29mila distributori di GPL e 3.500 di CNG in Europa	3,35 milioni flotta italiana

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

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

Per informazioni rivolgersi a:

Marisa Saglietto, Responsabile Area Studi e Statistiche ANFIA

m.saglietto@anfia.it

tel. 011/5546.524