

**FOCUS UE/EFTA MERCATO
AUTOVETTURE
AD ALIMENTAZIONE ALTERNATIVA
GENNAIO/SETTEMBRE 2020**

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



AREA STUDI E STATISTICHE

Indice

3. Il mercato europeo delle nuove autovetture in sintesi, gennaio-settembre 2020
 4. Trend del mercato autovetture: tutte le alimentazioni
 6. *Tab.1.Paesi/Alimentazioni: volumi, variazioni % gennaio-settembre 2020/2019, quote alimentazione*
 7. *Tab.2.Paesi/Alimentazioni: Volumi e quote alimentazione sui mercati nazionali, gennaio-settembre 2020*
 8. Covid-19 e industria automobilistica
 9. Trend del mercato autovetture ad alimentazione alternativa
 13. *Major markets ad alimentazione alternativa*
 17. *Mercato auto elettriche (puro elettrico, ibride plug-in)*
 19. Vehicle to grid
 20. *Box: Rete infrastrutturale*
 21. *Mercato auto ibride (escluso ibride plug-in)*
 22. *Mercato auto a gas*
 23. *Mercati extra-UE di passenger vehicles ad alimentazione alternativa*
 25. Trend globale riduzione emissioni di CO2
 27. *Infografica*
-

Publicato il 27.11.2020

Area Studi e Statistiche, tel. 011 5546526

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

Miriam Sala, m.sala@anfia.it

ANFIA - Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica

Nata nel 1912, da oltre 100 anni ha l'obiettivo di rappresentare gli interessi delle Associate nei confronti delle istituzioni pubbliche e private, nazionali e internazionali e di provvedere allo studio e alla risoluzione delle problematiche tecniche, economiche, fiscali, legislative, statistiche e di qualità del comparto automotive.

L'Associazione è strutturata in 3 Gruppi merceologici, ciascuno coordinato da un Presidente.

Componenti: comprende i produttori di parti e componenti di autoveicoli; **Carrozzeri e Progettisti:** comprende le aziende operanti nel settore della progettazione, ingegnerizzazione, stile e design di autoveicoli e/o parti e componenti destinati al settore autoveicolistico; **Costruttori:** comprende i produttori di autoveicoli in genere - inclusi camion, rimorchi, camper, mezzi speciali e/o dedicati a specifici utilizzi - ovvero allestimenti ed attrezzature specifiche montati su autoveicoli.

La filiera produttiva automotive in Italia

5.529 imprese

274.000 addetti (diretti e indiretti), più del 7% degli occupati del settore manifatturiero italiano

105,9 miliardi di Euro di fatturato, pari all'11% del fatturato della manifattura in Italia e al 6,2% del PIL italiano

76,3 miliardi di Euro di prelievo fiscale sulla motorizzazione

Sintesi del mercato europeo delle autovetture per tipo di motorizzazione.

Gennaio/Settembre 2020

L'indagine ACEA sul mercato delle autovetture per tipo di motorizzazione riguarda l'area UE a 24 Paesi (sono esclusi Bulgaria, Croazia e Malta) allargata all'EFTA e al Regno Unito. L'area indagata conta, per il periodo gennaio-settembre 2020, oltre 8,5 milioni di nuove immatricolazioni, -29,2% sullo stesso periodo del 2019.

Da inizio anno si tratta di una perdita in volumi superiore a 3,5 milioni di autovetture, risultato dei cali di 1,4 milioni di auto diesel e di 2,7 milioni di auto a benzina e dell'aumento, in controtendenza, di 625 mila auto ad alimentazione alternativa.

Considerando soltanto il 3° trimestre 2020, le immatricolazioni registrano un calo del 16,8% per le auto diesel (nel periodo gennaio-settembre -37,9%), un calo del 22,7% per le auto a benzina (-38,7% nei nove mesi) e un sostanziale aumento del 103,9% per le auto eco-friendly (+49,4% gennaio-settembre).

Nel cumulato da inizio anno, il mercato auto con alimentazione alternativa totalizza 1.888.838 nuove immatricolazioni e una quota del 22,1% sul totale mercato (era del 10,5% nel periodo gennaio-settembre 2019). Il mercato delle auto ad alimentazione alternativa cresce quindi sia in termini di volumi, a fronte di un mercato complessivo in forte calo, che in peso percentuale.

Sono in particolare le auto ricaricabili (ECV) a realizzare ottimi risultati in tutti i mercati: nei primi nove mesi dell'anno le loro vendite sono aumentate del 102,7%, quelle delle auto ibride mild-full del 42,6%, mentre il mercato delle auto a gas è calato del 29,4%, rispetto allo stesso periodo del 2019.

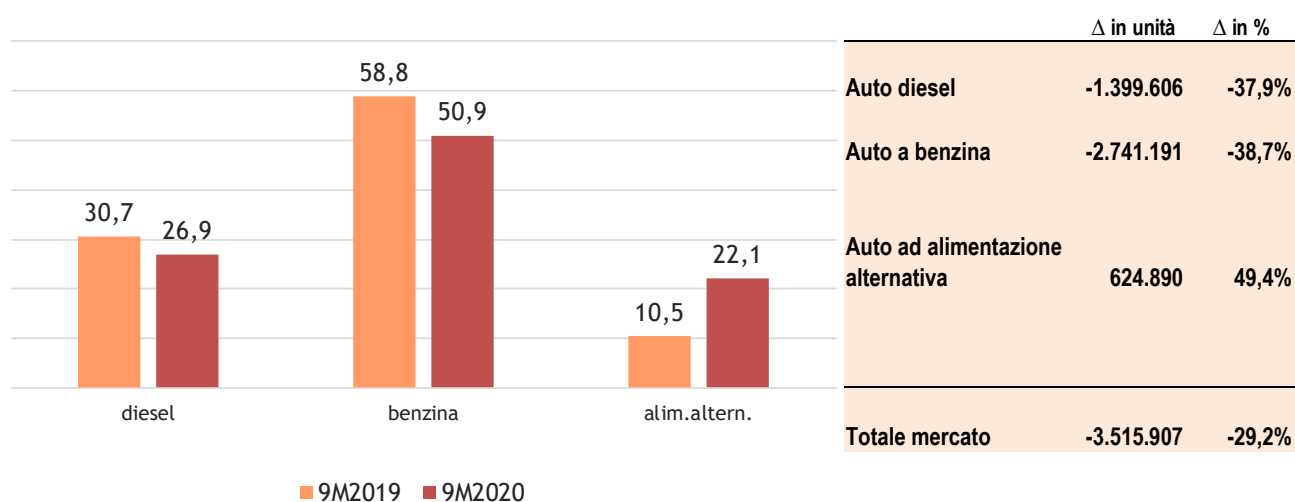
Da gennaio a settembre 2020, oltre 1 consumatore su 5 ha optato per l'acquisto di modelli a trazione alternativa, con una scelta preponderante per i modelli elettrificati, portando le quote di mercato al 9,0% per le ricaricabili, all'11,5% per le ibride tradizionali, mentre le auto a gas mantengono una quota marginale (1,6%).

In termini di volumi, la Germania conferma la propria leadership del mercato "green", con 419.557 nuove immatricolazioni di auto da inizio anno (+87,6%) e una quota di mercato del 22,2%; seguono Regno Unito (314.655 unità, +75,4%, 16,7% di quota) e Italia (242.176 unità, +8,9%, 12,8% di quota).

Figura 1. UE/EFTA/UK - IMMATRICOLAZIONI AUTOVETTURE NUOVE PER ALIMENTAZIONE

Gennaio-Settembre 2020 / Gennaio-Settembre 2019

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



Trend del mercato autovetture: tutte le alimentazioni

Nei primi nove mesi del 2020 il mercato UE/EFTA/UK delle autovetture nuove risulta in calo del 29,2% rispetto all'analogo periodo del 2019, con 8.532.338 veicoli venduti.

Il mercato delle auto diesel si ridimensiona del 37,9%, con una perdita di 1.399.606 unità e una quota che scende al 26,9% (era al 30,7% nel periodo gennaio-settembre 2019). Il diesel conta 2.296.445 autovetture nuove immatricolate. I maggiori cali tendenziali si registrano nei cinque major markets: Germania (-276mila), Italia (-269mila), Regno Unito (-269mila), Francia (-197mila) e Spagna (-100mila), dove è stato venduto il 73,2% delle auto diesel immatricolate in UE/EFTA/UK. Solo in Irlanda le vendite di auto a gasolio hanno una quota superiore al 40% sul totale mercato. In Italia valgono il 34,6% del mercato, una quota comunque superiore agli altri major markets che si fermano al 31,0% in Francia, al 29,9% in Germania, al 27,9% in Spagna e al 16,8% nel Regno Unito. Le quote più basse si registrano in Norvegia (10,3%) e nei Paesi Bassi (4,5%).

Nei primi nove mesi del 2020 le vendite di auto a benzina sono state 4.347.055, -38,7% su base annua, il 50,9% delle vendite complessive (7,9 punti in meno della quota di gennaio-settembre 2019). Paesi Bassi e Polonia hanno le quote di auto a benzina più alte tra i Paesi europei, rispettivamente il 66,4% ed il 65,0% del proprio mercato, mentre la Norvegia è il solo paese in cui si attestano sotto il 10% (9,8% nei primi nove mesi del 2020).

Con un aumento del 49,4%, sono state immatricolate 1.888.838 auto ad alimentazione alternativa, il 22,1% delle vendite complessive da gennaio a settembre. Al buon andamento del mercato nel 1° trimestre del 2020 (+48% e 19% di quota) è seguita una flessione del 4,3% nel 2° trimestre, dovuta principalmente all'emergenza Covid-19, mentre nel 3° trimestre si segnala un forte recupero del 103,9% rispetto allo stesso periodo del 2019 e una quota che sale al 26% del mercato. La crescita del mercato eco-friendly è determinata soprattutto dalle vendite di auto elettrificate (ECV+HEV), che triplicano quasi i volumi immatricolati, triplicando la loro quota in un mercato in pesante contrazione (Figura 2 e Figura 5).

Figura 2. UE/EFTA/UK - IMMATRICOLAZIONI AUTOVETTURE NUOVE PER ALIMENTAZIONE, Gennaio-Settembre 2020 / Gennaio-Settembre 2019 in % sul totale mercato

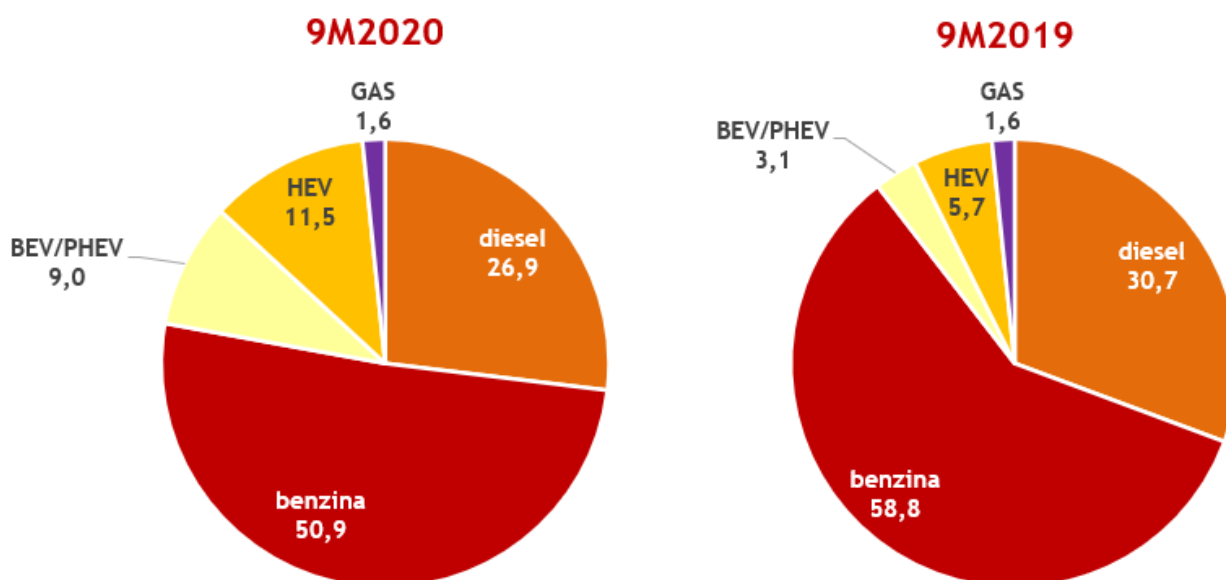


Grafico Area Studi e Statistiche ANFIA su dati ACEA

Figura 3. UE/EFTA/UK - QUOTA IMMATICOLAZIONI DI AUTO NUOVE DIESEL PER PAESE
Gennaio-Settembre 2020

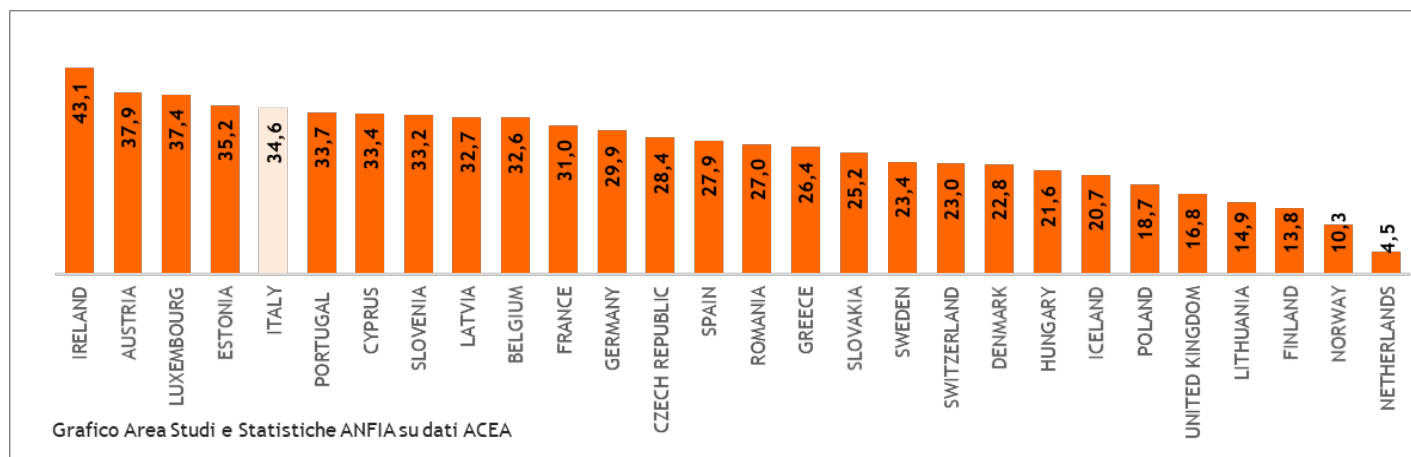


Figura 4. UE/EFTA/UK - QUOTA IMMATICOLAZIONI DI AUTO NUOVE BENZINA PER PAESE
Gennaio-Settembre 2020

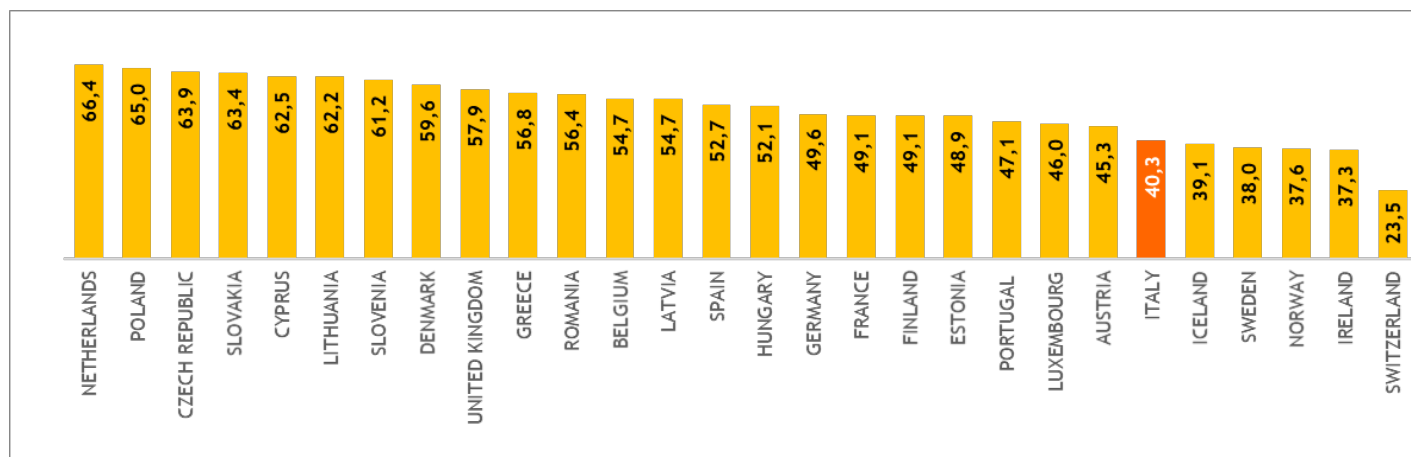


Figura 5. UE/EFTA/UK - IMMATICOLAZIONI TRIMESTRALI DI AUTO ECV (BEV+PHEV) DAL 2014 AL 2020

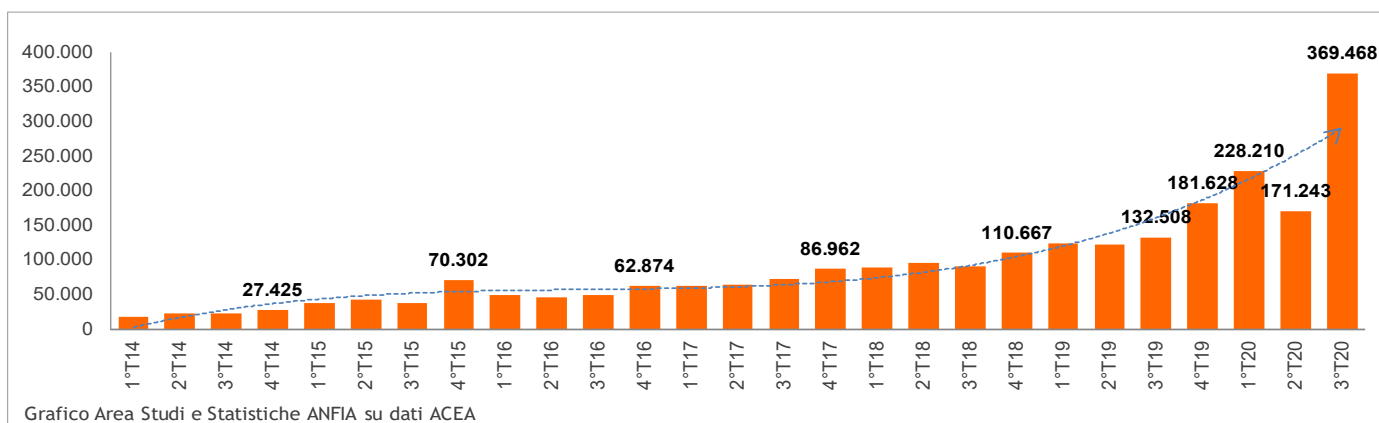


Tabella 1. UE/EFTA/UK - IMMATRICOLAZIONI DI AUTO NUOVE PER PAESE E ALIMENTAZIONE
Gennaio-Settembre 2020 / Gennaio-settembre 2019
Volumi, quote e variazioni percentuali tendenziali

| | DIESEL | | | BENZINA | | | ALIMENTAZIONE ALTERNATIVA | | | TOTALE | | |
|-----------------------|------------------|------------------|--------------|------------------|------------------|--------------|---------------------------|------------------|--------------|------------------|-------------------|--------------|
| | 9M2020 | 9M2019 | Var. % | 9M2020 | 9M2019 | Var. % | 9M2020 | 9M2019 | Var. % | 9M2020 | 9M2019 | Var. % |
| AUSTRIA | 68.384 | 98.442 | 2,7 | 81.805 | 140.976 | 2,0 | 30.450 | 18.854 | 1,5 | 180.639 | 258.272 | 1,8 |
| BELGIUM | 108.853 | 136.888 | 3,7 | 182.536 | 273.192 | 3,9 | 42.218 | 29.169 | 2,3 | 333.607 | 439.249 | 4,2 |
| CYPRUS | 2.272 | 3.356 | 0,1 | 4.245 | 5.286 | 0,1 | 277 | 823 | 0,1 | 6.794 | 9.465 | 0,1 |
| CZECH REPUBLIC | 43.377 | 51.615 | 1,4 | 97.631 | 134.232 | 1,9 | 11.699 | 8.111 | 0,6 | 152.707 | 193.958 | 1,7 |
| DENMARK | 32.558 | 45.485 | 1,2 | 84.937 | 114.143 | 1,6 | 25.074 | 13.999 | 1,1 | 142.569 | 173.627 | 1,6 |
| ESTONIA | 6.282 | 9.163 | 0,2 | 8.727 | 14.540 | 0,2 | 2.851 | 2.593 | 0,2 | 17.860 | 26.296 | 0,2 |
| FINLAND | 10.101 | 16.831 | 0,5 | 35.993 | 52.271 | 0,7 | 27.243 | 18.831 | 1,5 | 73.337 | 87.933 | 0,9 |
| FRANCE | 362.133 | 559.279 | 15,1 | 572.915 | 959.680 | 13,5 | 231.650 | 122.408 | 9,7 | 1.166.698 | 1.641.367 | 12,0 |
| GERMANY | 610.260 | 885.856 | 24,0 | 1.012.002 | 1.630.697 | 23,3 | 419.557 | 223.595 | 17,7 | 2.041.819 | 2.740.148 | 23,1 |
| GREECE | 15.877 | 24.706 | 0,7 | 34.131 | 61.252 | 0,9 | 10.038 | 6.814 | 0,5 | 60.046 | 92.772 | 0,7 |
| HUNGARY | 19.452 | 22.568 | 0,6 | 46.944 | 84.251 | 1,2 | 23.682 | 8.223 | 0,7 | 90.078 | 115.042 | 1,1 |
| IRELAND | 36.404 | 53.074 | 1,4 | 31.520 | 46.671 | 0,7 | 16.631 | 14.200 | 1,1 | 84.555 | 113.945 | 1,6 |
| ITALY | 334.705 | 603.848 | 16,3 | 389.264 | 642.116 | 9,1 | 242.176 | 222.402 | 17,6 | 966.145 | 1.468.366 | 11,4 |
| LATVIA | 3.612 | 5.176 | 0,1 | 6.035 | 8.117 | 0,1 | 1.389 | 1.299 | 0,1 | 11.036 | 14.592 | 0,1 |
| LITHUANIA | 4.201 | 6.315 | 0,2 | 17.586 | 25.834 | 0,4 | 6.469 | 3.278 | 0,2 | 28.256 | 34.527 | 0,1 |
| LUXEMBOURG | 12.742 | 18.177 | 0,5 | 15.661 | 21.910 | 0,3 | 5.643 | 2.951 | 0,2 | 34.046 | 43.038 | 0,1 |
| NETHERLANDS | 11.276 | 26.510 | 0,7 | 164.887 | 248.177 | 3,5 | 72.215 | 56.069 | 4,4 | 248.378 | 330.756 | 3,4 |
| POLAND | 55.228 | 82.180 | 2,2 | 191.796 | 290.276 | 4,1 | 47.900 | 38.091 | 3,0 | 294.924 | 410.547 | 3,5 |
| PORTUGAL | 35.562 | 69.328 | 1,9 | 49.753 | 87.326 | 1,2 | 20.345 | 17.370 | 1,4 | 105.660 | 174.024 | 1,5 |
| ROMANIA | 22.873 | 32.858 | 0,9 | 47.690 | 83.526 | 1,2 | 14.028 | 7.660 | 0,6 | 84.591 | 124.044 | 0,9 |
| SLOVAKIA | 14.027 | 19.063 | 0,5 | 35.274 | 54.087 | 0,8 | 6.306 | 3.268 | 0,3 | 55.607 | 76.418 | 0,6 |
| SLOVENIA | 14.954 | 17.488 | 0,5 | 27.569 | 37.791 | 0,5 | 2.555 | 2.485 | 0,2 | 45.078 | 57.764 | 0,5 |
| SPAIN | 165.878 | 265.772 | 7,2 | 313.636 | 590.119 | 8,3 | 115.921 | 109.395 | 8,7 | 595.435 | 965.286 | 7,2 |
| SWEDEN | 47.456 | 84.200 | 2,3 | 76.917 | 113.923 | 1,6 | 78.271 | 49.651 | 3,9 | 202.644 | 247.774 | 2,2 |
| EUROPEAN UNION | 2.038.467 | 3.138.178 | 84,9 | 3.529.454 | 5.720.393 | 80,7 | 1.454.588 | 980.639 | 77,6 | 7.022.509 | 9.839.210 | 81,1 |
| EU14 | 1.852.189 | 2.888.396 | 78,1 | 3.045.957 | 4.982.453 | 70,3 | 1.337.432 | 905.708 | 71,7 | 6.235.578 | 8.776.557 | 10,0 |
| EU (New Members) | 186.278 | 249.782 | 6,8 | 483.497 | 737.940 | 10,4 | 117.156 | 74.931 | 5,9 | 786.931 | 1.062.653 | 9,2 |
| ICELAND | 1.503 | 3.020 | 0,1 | 1.792 | 4.305 | 0,1 | 3.972 | 2.512 | 0,2 | 7.267 | 9.837 | 0,1 |
| NORWAY | 9.792 | 17.133 | 0,5 | 9.341 | 18.366 | 0,3 | 76.217 | 75.118 | 5,9 | 95.350 | 110.617 | 1,1 |
| SWITZERLAND | 37.590 | 59.573 | 1,6 | 86.560 | 140.463 | 2,0 | 39.406 | 26.274 | 2,1 | 163.556 | 226.310 | 10,3 |
| EFTA | 48.885 | 79.726 | 2,2 | 97.693 | 163.134 | 2,3 | 119.595 | 103.904 | 8,2 | 266.173 | 346.764 | 3,0 |
| UNITED KINGDOM | 209.093 | 478.147 | 12,9 | 719.908 | 1.204.719 | 17,0 | 314.655 | 179.405 | 14,2 | 1.243.656 | 1.862.271 | 15,9 |
| EU + EFTA + UK | 2.296.445 | 3.696.051 | 100,0 | 4.347.055 | 7.088.246 | 100,0 | 1.888.838 | 1.263.948 | 100,0 | 8.532.338 | 12.048.245 | 100,0 |
| EU14 + EFTA + UK | 2.110.167 | 3.446.269 | 93,2 | 3.863.558 | 6.350.306 | 89,6 | 1.771.682 | 1.189.017 | 94,1 | 7.745.407 | 10.985.592 | 28,9 |

Area Studi e Statistiche ANFIA su dati ACEA

Tabella 2. UE/EFTA/UK - IMMATRICOLAZIONI DI AUTO NUOVE PER PAESE E ALIMENTAZIONE
Gennaio-Settembre 2020, volumi e quote sul totale Paese

| Volumi | | | | | | | | | | | | | Quota sul totale Paese | | | | | | | | | | | | |
|------------------|---------|---------|---------|---------|-----------|-----------|-----------|-----------|------|------|------|-----|------------------------|--------|---------|--------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
| | BEV | PHEV | HEV | GAS | AFV | DIESEL | BENZINA | TOTALE | BEV | PHEV | HEV | GAS | AFV | DIESEL | BENZINA | TOTALE | | | | | | | | | |
| AUSTRIA | 8.949 | 4.429 | 16.737 | 335 | 30.450 | 68.384 | 81.805 | 180.639 | 5,0 | 2,5 | 9,3 | 0,2 | 16,9 | 37,9 | 45,3 | 100,0 | | | | | | | | | |
| BELGIUM | 9.311 | 17.169 | 12.797 | 2.941 | 42.218 | 108.853 | 182.536 | 333.607 | 2,8 | 5,1 | 3,8 | 0,9 | 12,7 | 32,6 | 54,7 | 100,0 | | | | | | | | | |
| CYPRUS | 22 | 0 | 255 | 0 | 0 | 2.272 | 4.245 | 6.517 | 0,3 | 0,0 | 3,9 | 0,0 | 0,0 | 34,9 | 65,1 | 100,0 | | | | | | | | | |
| CZECH REPUBLIC | 1.732 | 1.177 | 7.133 | 1.657 | 11.699 | 43.377 | 97.631 | 152.707 | 1,1 | 0,8 | 4,7 | 1,1 | 7,7 | 28,4 | 63,9 | 100,0 | | | | | | | | | |
| DENMARK | 7.560 | 10.904 | 6.610 | 0 | 25.074 | 32.558 | 84.937 | 142.569 | 5,3 | 7,6 | 4,6 | 0,0 | 17,6 | 22,8 | 59,6 | 100,0 | | | | | | | | | |
| ESTONIA | 216 | 37 | 1.975 | 623 | 2.851 | 6.282 | 8.727 | 17.860 | 1,2 | 0,2 | 11,1 | 3,5 | 16,0 | 35,2 | 48,9 | 100,0 | | | | | | | | | |
| FINLAND | 2.618 | 9.597 | 13.406 | 1.622 | 27.243 | 10.101 | 35.993 | 73.337 | 3,6 | 13,1 | 18,3 | 2,2 | 37,1 | 13,8 | 49,1 | 100,0 | | | | | | | | | |
| FRANCE | 70.587 | 40.287 | 109.763 | 11.013 | 231.650 | 362.133 | 572.915 | 1.166.698 | 6,1 | 3,5 | 9,4 | 0,9 | 19,9 | 31,0 | 49,1 | 100,0 | | | | | | | | | |
| GERMANY | 98.610 | 105.882 | 206.041 | 9.024 | 419.557 | 610.260 | 1.012.002 | 2.041.819 | 4,8 | 5,2 | 10,1 | 0,4 | 20,5 | 29,9 | 49,6 | 100,0 | | | | | | | | | |
| GREECE | 292 | 590 | 7.966 | 1.190 | 10.038 | 15.877 | 34.131 | 60.046 | 0,5 | 1,0 | 13,3 | 2,0 | 16,7 | 26,4 | 56,8 | 100,0 | | | | | | | | | |
| HUNGARY | 1.772 | 1.739 | 19.988 | 183 | 23.682 | 19.452 | 46.944 | 90.078 | 2,0 | 1,9 | 22,2 | 0,2 | 26,3 | 21,6 | 52,1 | 100,0 | | | | | | | | | |
| IRELAND | 3.613 | 2.340 | 10.678 | 0 | 36.404 | 31.520 | 67.924 | 67.924 | 5,3 | 3,4 | 15,7 | 0,0 | 0,0 | 53,6 | 46,4 | 100,0 | | | | | | | | | |
| ITALY | 17.515 | 12.439 | 125.171 | 87.051 | 242.176 | 334.705 | 389.264 | 966.145 | 1,8 | 1,3 | 13,0 | 9,0 | 25,1 | 34,6 | 40,3 | 100,0 | | | | | | | | | |
| LATVIA | 229 | 58 | 1.035 | 67 | 1.389 | 3.612 | 6.035 | 11.036 | 2,1 | 0,5 | 9,4 | 0,6 | 12,6 | 32,7 | 54,7 | 100,0 | | | | | | | | | |
| LITHUANIA | 328 | 0 | 6.111 | 30 | 5.643 | 12.742 | 15.661 | 21.787 | 1,5 | 0,0 | 28,0 | 0,1 | 0,0 | 19,3 | 80,7 | 100,0 | | | | | | | | | |
| LUXEMBOURG | 1.481 | 1.509 | 2.650 | 3 | 5.643 | 12.742 | 15.661 | 34.046 | 4,3 | 4,4 | 7,8 | 0,0 | 16,6 | 37,4 | 46,0 | 100,0 | | | | | | | | | |
| NETHERLANDS | 28.852 | 10.388 | 31.725 | 1.250 | 72.215 | 11.276 | 164.887 | 248.378 | 11,6 | 4,2 | 12,8 | 0,5 | 29,1 | 18,7 | 65,0 | 100,0 | | | | | | | | | |
| POLAND | 2.173 | 2.394 | 38.866 | 4.467 | 47.900 | 55.228 | 191.796 | 294.924 | 0,7 | 0,8 | 13,2 | 1,5 | 16,2 | 18,7 | 65,0 | 100,0 | | | | | | | | | |
| PORTUGAL | 5.266 | 6.882 | 7.267 | 930 | 20.345 | 35.562 | 49.753 | 105.660 | 5,0 | 6,5 | 6,9 | 0,9 | 19,3 | 33,7 | 47,1 | 100,0 | | | | | | | | | |
| ROMANIA | 1.398 | 0 | 8.597 | 4.033 | 0 | 22.873 | 47.690 | 70.563 | 2,0 | 0,0 | 12,2 | 5,7 | 0,0 | 32,4 | 67,6 | 100,0 | | | | | | | | | |
| SLOVAKIA | 578 | 530 | 4.593 | 605 | 6.306 | 14.027 | 35.274 | 55.607 | 1,0 | 1,0 | 8,3 | 1,1 | 11,3 | 25,2 | 63,4 | 100,0 | | | | | | | | | |
| SLOVENIA | 1.089 | 2 | 1.355 | 109 | 2.555 | 14.954 | 27.569 | 45.078 | 2,4 | 0,0 | 3,0 | 0,2 | 5,7 | 33,2 | 61,2 | 100,0 | | | | | | | | | |
| SPAIN | 9.917 | 11.258 | 86.410 | 8.336 | 115.921 | 165.878 | 313.636 | 595.435 | 1,7 | 1,9 | 14,5 | 1,4 | 19,5 | 27,9 | 52,7 | 100,0 | | | | | | | | | |
| SWEDEN | 16.295 | 40.264 | 19.074 | 2.638 | 78.271 | 47.456 | 76.917 | 202.644 | 8,0 | 19,9 | 9,4 | 1,3 | 38,6 | 23,4 | 38,0 | 100,0 | | | | | | | | | |
| EUROPEAN UNION | 290.403 | 279.875 | 746.203 | 138.107 | 1.454.588 | 2.038.467 | 3.529.454 | 7.022.509 | 4,1 | 4,0 | 10,6 | 2,0 | 20,7 | 29,0 | 50,3 | 100,0 | | | | | | | | | |
| EU14 | 280.866 | 273.938 | 656.295 | 126.333 | 1.337.432 | 1.852.189 | 3.045.957 | 6.235.578 | 4,5 | 4,4 | 10,5 | 2,0 | 21,4 | 29,7 | 48,8 | 100,0 | | | | | | | | | |
| EU (New Members) | 9.537 | 5.937 | 89.908 | 11.774 | 117.156 | 186.278 | 483.497 | 786.931 | 1,2 | 0,8 | 11,4 | 1,5 | 14,9 | 23,7 | 61,4 | 100,0 | | | | | | | | | |
| ICELAND | 1.753 | 1.234 | 951 | 34 | 3.972 | 1.503 | 1.792 | 7.267 | 24,1 | 17,0 | 13,1 | 0,5 | 54,7 | 20,7 | 24,7 | 100,0 | | | | | | | | | |
| NORWAY | 48.175 | 19.357 | 8.681 | 4 | 76.217 | 9.792 | 9.341 | 95.350 | 50,5 | 20,3 | 9,1 | 0,0 | 79,9 | 10,3 | 9,8 | 100,0 | | | | | | | | | |
| SWITZERLAND | 11.200 | 8.029 | 19.694 | 483 | 39.406 | 37.590 | 86.560 | 163.556 | 6,8 | 4,9 | 12,0 | 0,3 | 24,1 | 23,0 | 52,9 | 100,0 | | | | | | | | | |
| EFTA | 61.128 | 28.620 | 29.326 | 521 | 119.595 | 48.885 | 97.693 | 266.173 | 23,0 | 10,8 | 11,0 | 0,2 | 44,9 | 18,4 | 36,7 | 100,0 | | | | | | | | | |
| UNITED KINGDOM | 66.611 | 42.277 | 205.767 | 0 | 314.655 | 209.093 | 719.908 | 1.243.656 | 5,4 | 3,4 | 16,5 | 0,0 | 25,3 | 16,8 | 57,9 | 100,0 | | | | | | | | | |
| EU + EFTA + UK | 418.142 | 350.772 | 981.296 | 138.628 | 1.888.838 | 2.296.445 | 4.347.055 | 8.532.338 | 4,9 | 4,1 | 11,5 | 1,6 | 22,1 | 26,9 | 50,9 | 100,0 | | | | | | | | | |
| EU14 + EFTA + UK | 408.605 | 344.835 | 891.388 | 126.854 | 1.771.682 | 2.110.167 | 3.863.558 | 7.745.407 | 5,3 | 4,5 | 11,5 | 1,6 | 22,9 | 27,2 | 49,9 | 100,0 | | | | | | | | | |

Fonte: ACEA

COVID-19 e industria automobilistica

Gli effetti della pandemia causata dal Covid-19 su società ed economia globale non ha precedenti, le conseguenze per l'industria automobilistica sono significative ed il recupero si preannuncia ancora lento e complesso.

Il secondo trimestre del 2020 in particolare ha visto una drastica diminuzione della produzione: la maggior parte dei Costruttori ha chiuso i propri impianti a causa della carenza di forniture di approvvigionamento e delle misure governative adottate per limitare la diffusione del contagio, con uno stop produttivo in UE di 30 giorni lavorativi in media.

La seconda ondata della pandemia ed i conseguenti lockdown, già avviati in diversi paesi europei rappresentano un ulteriore rischio per la ripresa nel breve e medio periodo.

Le perdite di produzione in tutta l'UE dovute al Covid19 sono state di 4.024.036 autoveicoli leggeri fino a 6 tonnellate da gennaio a settembre 2020. Si tratta del 22,3% della produzione totale dell'UE nel 2019. Queste perdite sono il risultato delle chiusure degli stabilimenti (durante i mesi di "blocco" di marzo, aprile e maggio) e del fatto che la capacità di produzione non è ancora tornata ai livelli pre-crisi.

Nello stesso periodo la riduzione dei volumi produttivi degli autoveicoli (incluso trucks e bus) in USA è di 3.487.725 unità (-27%), in Cina è di 1.211.826 (-6,6%) e in Brasile di 900.571 (-41%). Nei primi 8 mesi del 2020 in Giappone la contrazione dei volumi produttivi è di 1.672.218 autoveicoli (-25%).

Nel 2020 la produzione mondiale di autoveicoli è stimata a 77 milioni di unità, -17% sul 2019, pari a 15 milioni di autoveicoli in meno sull'anno precedente, ma con l'acuirsi della pandemia nel 4° trimestre, si profilano rischi al ribasso.

Tabella 3. PRODUZIONE PERSA NEL GENNAIO-SETTEMBRE 2020 NELLA MACRO AREE DEL MONDO
Volumi di autoveicoli e quota sul totale prodotto nel 2019

| | Produzione persa | % su anno 2019 |
|---------------|-------------------|----------------|
| UE | 4.024.036 | 22% |
| NORD AMERICA | 3.487.725 | 27% |
| CINA | 1.211.826 | 5% |
| GIAPPONE* | 1.672.218 | 25% |
| BRASILE | 927.571 | 41% |
| Totale | 11.323.376 | 17% |

*8 mesi

Elaborazione ANFIA

Considerando la domanda di autovetture, nel periodo gennaio-ottobre, il mercato europeo (inclusi EFTA e Regno Unito), registra 9,7 milioni di immatricolazioni, in calo del 27% rispetto allo stesso periodo del 2019. In dettaglio, si registra una contrazione del 26,8% in UE, del 21,7% in EFTA e del 31,0% nel Regno Unito. Nell'area considerata si registra da inizio anno un solo aumento tendenziale nel mese di settembre, +1,1%, seguito da un nuovo calo ad ottobre, -7,1%, conseguenza della progressione della seconda ondata di Covid.

Nello stesso periodo, le vendite di veicoli leggeri in Nord America (USA, Canada e Messico) risultano in calo del 18,3%, in Brasile del 32,8% mentre in Cina e in Giappone si riducono rispettivamente del 9,9% e del 14,7%.

Trend del mercato autovetture ad alimentazione alternativa

Nel cumulato al mese di settembre, le immatricolazioni di auto ad alimentazione alternativa sono circa 1,9 milioni, il 49,4% in più rispetto al 2019 e con una quota del 22,1% sul totale mercato.

Rispetto alla tipologia di alimentazione, il mercato ad alimentazione alternativa è composto da: 769mila auto elettriche (ECV), di cui 418.142 a batteria (BEV+fuel cell) e 350.772 ibride plug-in (PHEV+Extended Range); le ibride (HEV mild-full) sono 981.296 e le auto a gas (gas naturale, GPL, E85) 138.628.

Tabella 4. UE/EFTA/UK - MERCATO AUTO NUOVE AD ALIMENTAZIONE ALTERNATIVA PER TIPO
Gennaio-Settembre 2020 / Gennaio-Settembre 2019

Volumi, quote e variazioni percentuali tendenziali

| | 9M2020 | % | 9M2019 | % | Var. % |
|---|------------------|--------------|------------------|--------------|--------------|
| Totale auto elettriche ECV | 768.914 | 40,7 | 379.404 | 30,0 | 102,7 |
| Auto elettriche a batteria (BEV) ¹ | 418.142 | 22,1 | 253.824 | 20,1 | 64,7 |
| Auto ibride plug-in (PHEV) ² | 350.772 | 18,6 | 125.580 | 9,9 | 179,3 |
| Auto ibride (HEV) | 981.296 | 52,0 | 688.222 | 54,5 | 42,6 |
| Auto a gas³ | 138.628 | 7,3 | 196.322 | 15,5 | -29,4 |
| Totale auto ad alimentazione alternativa | 1.888.838 | 100,0 | 1.263.948 | 100,0 | 49,4 |

¹ include fuel cell

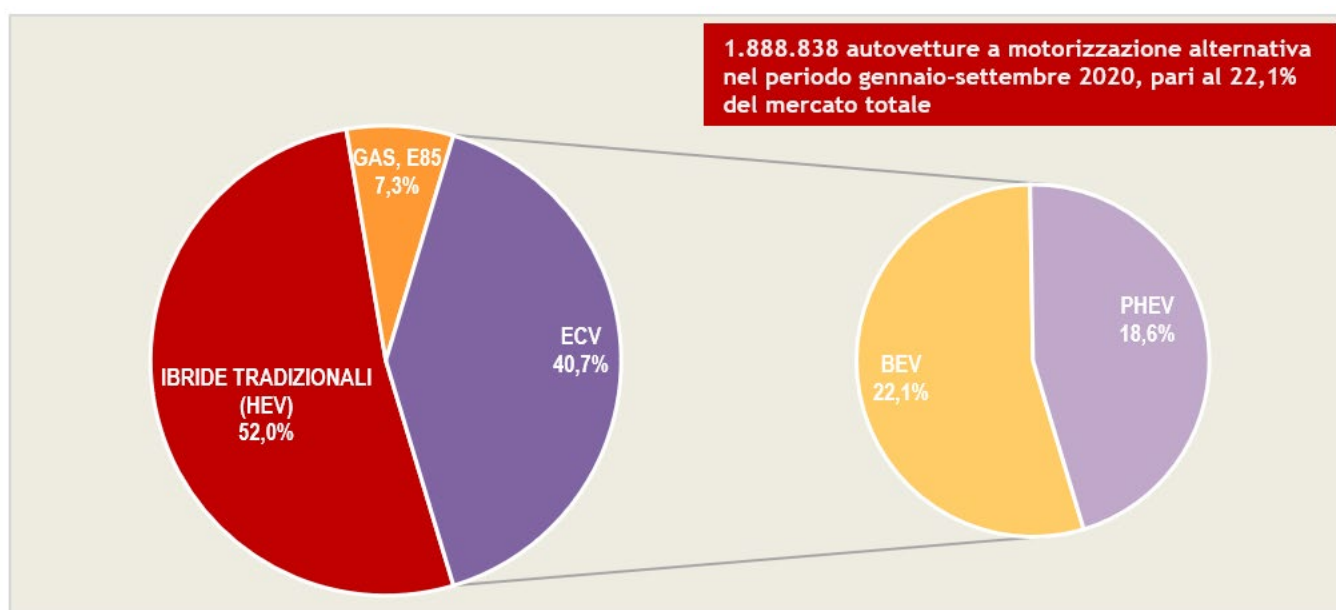
² include extended range

³ include gas naturale, GPL, E85

Il segmento delle auto ricaricabili vale il 40,7% del mercato di autovetture eco-friendly (era il 30,0% un anno fa) e si compone del 22,1% di auto BEV/FC e del 18,6% di auto PHEV/ER. Il segmento delle auto ibride mild-full (HEV) vale invece oltre la metà (52,0%, in lieve calo rispetto al 54,5% della quota del 2019). Infine, le altre alimentazioni alternative (Metano, GPL, etanolo) rappresentano il 7,3% del mercato (era il 15,5% un anno fa).

Figura 6. UE/EFTA/UK - MERCATO AD ALIMENTAZIONE ALTERNATIVA
Gennaio-Settembre 2020

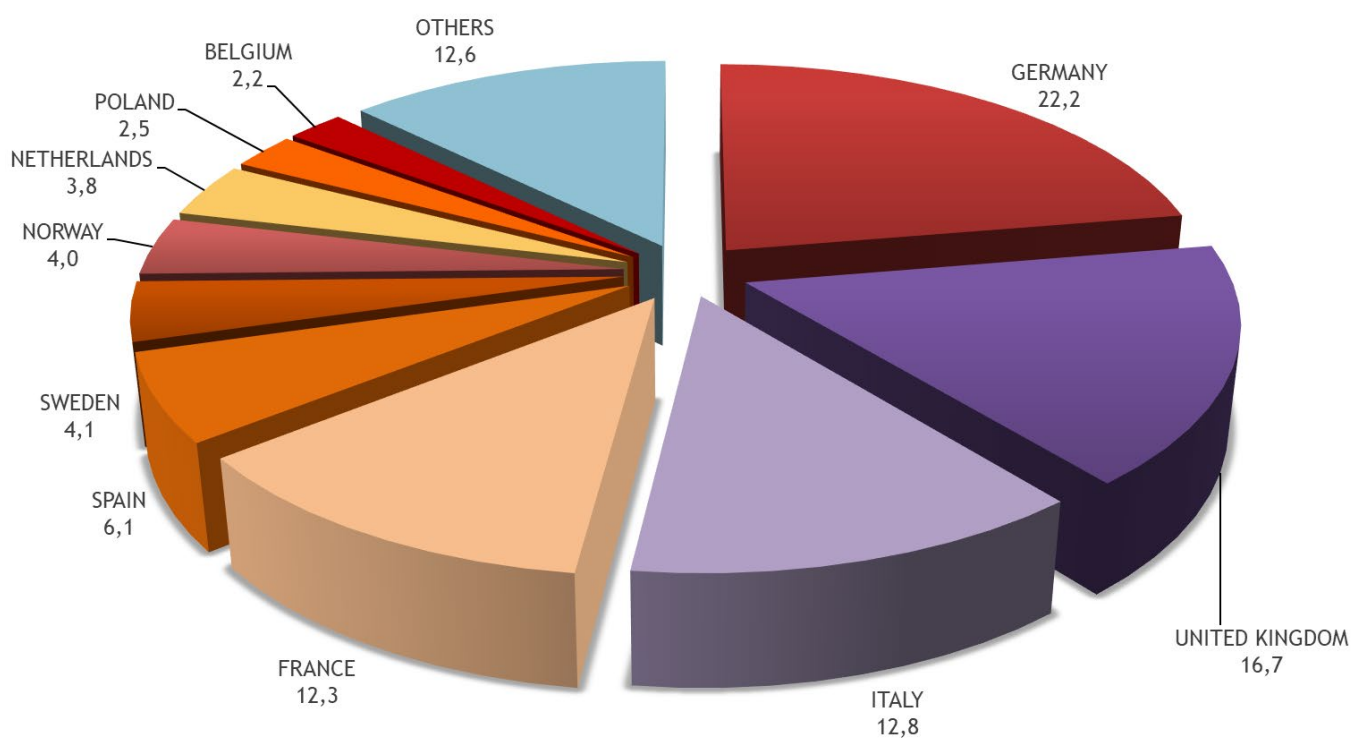
Quote sul totale mercato eco-friendly



Il 70,8% delle auto ad alimentazione alternativa è stato immatricolato nell'area UE14, con volumi pari a 1.337.432 unità e una crescita tendenziale del 47,7%, mentre l'area dei nuovi Paesi membri vale solo il 6,2% del mercato con poco più di 117mila unità (comunque +56,4% in più del 2019).

L'area EFTA registra nei nove mesi circa 120mila nuove auto, per una quota del 6,3% e con una crescita del 15,1%. Infine il Regno Unito vale il 16,7% del mercato europeo (+75,4%). Complessivamente l'Europa Occidentale (UE14/EFTA/UK) copre il 93,8% del mercato delle auto a trazione alternativa, con oltre 1.771.682 nuove registrazioni (+49,0% sul 2019).

Figura 7. UE/EFTA/UK - QUOTE DELLE AUTO ECOFRIENDLY PER PAESE SUL TOTALE MERCATO AD ALIMENTAZIONE ALTERNATIVA EUROPEO
Gennaio/Settembre 2020

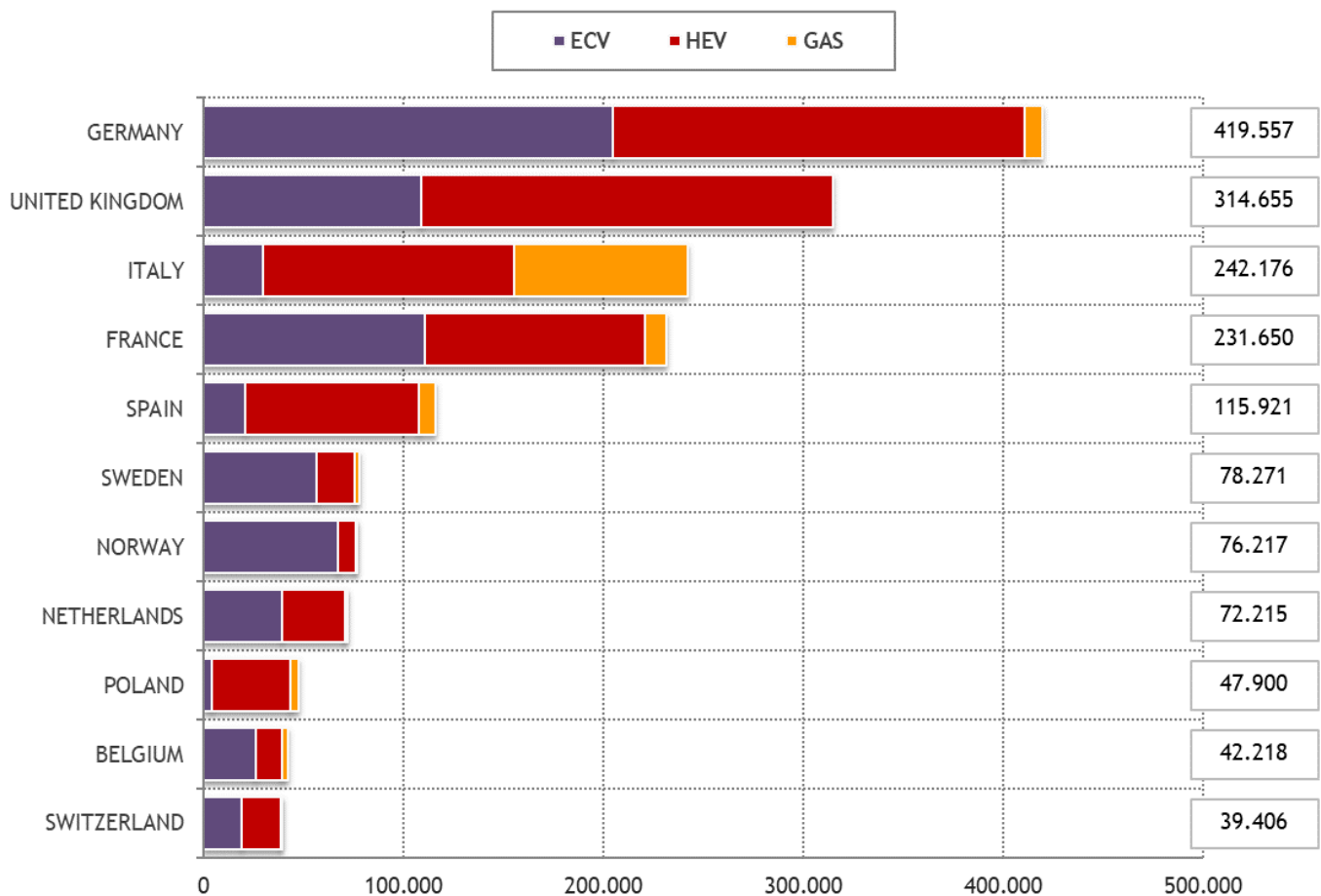


UE/EFTA/UK: 28 paesi considerati

Grafico Area Studi e Statistiche ANFIA su dati ACEA

Il grafico che segue (Figura 12) riporta la classifica dei primi 11 mercati AVP in UE/EFTA/UK. Il mercato italiano occupa la terza posizione dopo i mercati tedesco e inglese, con 242mila vetture "green" immatricolate nel cumulato. I 5 major market, rispetto alle vendite di auto a trazione alternativa, rappresentano il 70,1% del mercato europeo, nel dettaglio: Germania (420mila vetture, il 22,2% del mercato europeo), UK (315mila unità, 16,7%), Italia (12,8%), Francia (232mila, 12,3%) e Spagna (116mila, 6,1%).

Figura 8. UE/EFTA/UK - PRINCIPALI MERCATI AD ALIMENTAZIONE ALTERNATIVA, IN VOLUME
Gennaio-Settembre 2020



In UE/EFTA/UK, nel periodo gennaio-settembre 2020, quasi 1 auto su 10 è ECV (BEV+PHEV). Nella sola area EFTA invece il rapporto è di 1 auto su 3, con una quota di mercato che nella sola Norvegia supera il 70%.

Il mercato di auto ibride (HEV, ossia mild-full hybrid), da gennaio a settembre, rappresenta oltre la metà delle auto ad alimentazione alternativa (981.296), in crescita del 42,6% rispetto al 2019.

Il mercato delle auto a gas si ferma a 138.628 autovetture e diminuisce del 29,4%.

In generale, Norvegia, Islanda, Svezia, Finlandia, Paesi Bassi, Ungheria, Italia, UK e Svizzera sono, tra i paesi europei, quelli che hanno il mercato ad alimentazione alternativa che pesa di più rispetto al proprio mercato totale: in Norvegia la quota complessiva delle autovetture ad alimentazione alternativa rappresenta quasi il 80% del mercato, in Islanda la quota è del 54,7%, in Svezia è il 38,6% e in Finlandia è il 37,1%, seguono i Paesi Bassi con il 29,1%, Ungheria, Regno Unito e Italia dove costituisce un quarto del mercato totale.

I rimanenti major markets europei (Francia, Spagna e Germania) hanno quote di auto ad alimentazione alternativa sul proprio mercato di circa il 20% (rispettivamente 20,5%, 19,9% e 19,5%).

L'assorbimento da parte dei consumatori di autovetture elettriche a batteria, ibride plug-in e ibride elettriche, nonché di quelle alimentate a gas naturale o idrogeno, differisce fortemente da paese a paese.

Nei primi nove mesi dell'anno, in alcuni Paesi il mix tra le tipologie di alimentazione alternativa è molto differenziato: per la Norvegia si tratta soprattutto di auto puro elettrico che sono il 50,5% del mercato ad alimentazione alternativa norvegese, quota che sale al 70,8% con le ibride plug-in (singolarmente il 20,3% del mercato totale), per l'Italia si conferma il sorpasso delle auto ibride tradizionali (13,0%) su quelle a gas (9,0%), mentre per la Svezia le auto ibride plug-in (19,9%) doppiano le ibride tradizionali (9,4%). Anche nei Paesi Bassi le auto ibride tradizionali (12,8%) e puro elettrico (11,6%), costituiscono la quota più alta di APV.

I Paesi che hanno quote di auto BEV rispetto al proprio mercato totale (tutte le alimentazioni) inferiori al 2% sono soprattutto nell'Europa centro-orientale, ma si evidenzia anche una marcata distinzione tra nord-sud Europa. Due dei cinque major markets hanno quote di auto BEV inferiori al 2%: Italia e Spagna.

Esiste una forte correlazione tra l'acquisto di auto BEV e il tenore di vita di un Paese. Servono regimi di incentivazione più significativi e sostenibili per stimolare le vendite anche in quei Paesi dove la mobilità elettrica è ancora molto limitata.

La mobilità elettrica deve rimanere alla portata di tutti gli strati della società.

Tabella 5. TOP FIVE PAESI PER TIPO DI ALIMENTAZIONE ALTERNATIVA
Gennaio-Settembre 2020

| TOP FIVE | BEV | TOP FIVE | PHEV | TOP FIVE | BEV+PHEV |
|----------------|--------|----------------|---------|----------------|----------|
| GERMANY | 98.610 | GERMANY | 105.882 | GERMANY | 204.492 |
| FRANCE | 70.587 | UNITED KINGDOM | 42.277 | FRANCE | 110.874 |
| UNITED KINGDOM | 66.611 | FRANCE | 40.287 | UNITED KINGDOM | 108.888 |
| NORWAY | 48.175 | SWEDEN | 40.264 | NORWAY | 67.532 |
| NETHERLANDS | 28.852 | NORWAY | 19.357 | SWEDEN | 56.559 |

| TOP FIVE | HEV | TOP FIVE | GAS |
|----------------|---------|----------|--------|
| GERMANY | 206.041 | ITALY | 87.051 |
| UNITED KINGDOM | 205.767 | FRANCE | 11.013 |
| ITALY | 125.171 | GERMANY | 9.024 |
| FRANCE | 109.763 | SPAIN | 8.336 |
| SPAIN | 86.410 | POLAND | 4.467 |



ANFIA su dati ACEA

**Tabella 6. UE/EFTA/UK - IMMATRICOLAZIONI AUTOVETTURE ALIMENTAZIONE ALTERNATIVA
Gennaio-Settembre 2020**

PER TIPO IN % SUL TOTALE DELLE AUTO ECOFRIENDLY DI OGNI PAESE

| 9M2020 | ECV | HEV | GAS | Totale AFV |
|------------------|-------|-------|-------|------------|
| AUSTRIA | 43,9% | 55,0% | 1,1% | 100,0% |
| BELGIUM | 62,7% | 30,3% | 7,0% | 100,0% |
| CYPRUS | 7,9% | 92,1% | | 100,0% |
| CZECH REPUBLIC | 24,9% | 61,0% | 14,2% | 100,0% |
| DENMARK | 73,6% | 26,4% | 0,0% | 100,0% |
| ESTONIA | 8,9% | 69,3% | 21,9% | 100,0% |
| FINLAND | 44,8% | 49,2% | 6,0% | 100,0% |
| FRANCE | 47,9% | 47,4% | 4,8% | 100,0% |
| GERMANY | 48,7% | 49,1% | 2,2% | 100,0% |
| GREECE | 8,8% | 79,4% | 11,9% | 100,0% |
| HUNGARY | 14,8% | 84,4% | 0,8% | 100,0% |
| IRELAND | 35,8% | 64,2% | | 100,0% |
| ITALY | 12,4% | 51,7% | 35,9% | 100,0% |
| LATVIA | 20,7% | 74,5% | 4,8% | 100,0% |
| LITHUANIA | 5,1% | 94,5% | 0,5% | 100,0% |
| LUXEMBOURG | 53,0% | 47,0% | 0,1% | 100,0% |
| NETHERLANDS | 54,3% | 43,9% | 1,7% | 100,0% |
| POLAND | 9,5% | 81,1% | 9,3% | 100,0% |
| PORTUGAL | 59,7% | 35,7% | 4,6% | 100,0% |
| ROMANIA | 10,0% | 61,3% | 28,7% | 100,0% |
| SLOVAKIA | 17,6% | 72,8% | 9,6% | 100,0% |
| SLOVENIA | 42,7% | 53,0% | 4,3% | 100,0% |
| SPAIN | 18,3% | 74,5% | 7,2% | 100,0% |
| SWEDEN | 72,3% | 24,4% | 3,4% | 100,0% |
| EUROPEAN UNION | 39,2% | 51,3% | 9,5% | 100,0% |
| EU14 | 41,5% | 49,1% | 9,4% | 100,0% |
| EU (New Members) | 13,2% | 76,7% | 10,0% | 100,0% |
| ICELAND | 75,2% | 23,9% | 0,9% | 100,0% |
| NORWAY | 88,6% | 11,4% | 0,0% | 100,0% |
| SWITZERLAND | 48,8% | 50,0% | 1,2% | 100,0% |
| EFTA | 75,0% | 24,5% | 0,4% | 100,0% |
| UNITED KINGDOM | 34,6% | 65,4% | 0,0% | 100,0% |
| EU + EFTA + UK | 40,7% | 52,0% | 7,3% | 100,0% |
| EU14 + EFTA + UK | 42,5% | 50,3% | 7,2% | 100,0% |

PER TIPO IN % SUL TOTALE MERCATO DI OGNI PAESE

| 9M2020 | ECV | HEV | GAS | Totale AFV |
|------------------|-------|-------|------|------------|
| AUSTRIA | 7,4% | 9,3% | 0,2% | 16,9% |
| BELGIUM | 7,9% | 3,8% | 0,9% | 12,7% |
| CYPRUS | 0,3% | 3,9% | | 4,3% |
| CZECH REPUBLIC | 1,9% | 4,7% | 1,1% | 7,7% |
| DENMARK | 13,0% | 4,6% | 0,0% | 17,6% |
| ESTONIA | 1,4% | 11,1% | 3,5% | 16,0% |
| FINLAND | 16,7% | 18,3% | 2,2% | 37,1% |
| FRANCE | 9,5% | 9,4% | 0,9% | 19,9% |
| GERMANY | 10,0% | 10,1% | 0,4% | 20,5% |
| GREECE | 1,5% | 13,3% | 2,0% | 16,7% |
| HUNGARY | 3,9% | 22,2% | 0,2% | 26,3% |
| IRELAND | 8,8% | 15,7% | | 24,5% |
| ITALY | 3,1% | 13,0% | 9,0% | 25,1% |
| LATVIA | 2,6% | 9,4% | 0,6% | 12,6% |
| LITHUANIA | 1,5% | 28,0% | 0,1% | 29,7% |
| LUXEMBOURG | 8,8% | 7,8% | 0,0% | 16,6% |
| NETHERLANDS | 15,8% | 12,8% | 0,5% | 29,1% |
| POLAND | 1,5% | 13,2% | 1,5% | 16,2% |
| PORTUGAL | 11,5% | 6,9% | 0,9% | 19,3% |
| ROMANIA | 2,0% | 12,2% | 5,7% | 19,9% |
| SLOVAKIA | 2,0% | 8,3% | 1,1% | 11,3% |
| SLOVENIA | 2,4% | 3,0% | 0,2% | 5,7% |
| SPAIN | 3,6% | 14,5% | 1,4% | 19,5% |
| SWEDEN | 27,9% | 9,4% | 1,3% | 38,6% |
| EUROPEAN UNION | 8,1% | 10,6% | 2,0% | 20,7% |
| EU14 | 8,9% | 10,5% | 2,0% | 21,4% |
| EU (New Members) | 2,0% | 11,4% | 1,5% | 14,9% |
| ICELAND | 41,1% | 13,1% | 0,5% | 54,7% |
| NORWAY | 70,8% | 9,1% | 0,0% | 79,9% |
| SWITZERLAND | 11,8% | 12,0% | 0,3% | 24,1% |
| EFTA | 33,7% | 11,0% | 0,2% | 44,9% |
| UNITED KINGDOM | 8,8% | 16,5% | 0,0% | 25,3% |
| EU + EFTA + UK | 9,0% | 11,5% | 1,6% | 22,1% |
| EU14 + EFTA + UK | 9,7% | 11,5% | 1,6% | 22,9% |

Area Studi e Statistiche su dati ACEA

Mercato auto ad alimentazione alternativa dei major markets europei

I cinque major markets europei hanno immatricolato oltre 1,3 milioni di autovetture ad alimentazione alternativa nei primi nove mesi dell'anno, con un aumento del 54,5% e una quota che vale il 22,0% del mercato complessivo dei 5 paesi. Il mercato delle auto ad alimentazione alternativa dei cinque major markets vale oltre il 70% del mercato eco-friendly europeo.

Le auto ad alimentazione alternativa più vendute nei cinque major markets sono le auto ibride tradizionali, con vendite pari a 733mila veicoli, il 12,2% del mercato totale dell'area considerata, seguite dalle auto puro elettrico (oltre 263mila, 4,4% di quota), dalle auto ibride plug-in (212.143 unità, 3,5% di quota) e dalle auto a gas (115mila, 1,9% di quota). Le auto ad alimentazione tradizionale, benzina e diesel, seppure con una diminuzione rispettivamente del 40,2% e del 39,8% rispetto allo scorso anno, costituiscono il 78,0% del mercato.

Tabella 7. MAJOR MARKETS EUROPEI, MERCATO PER ALIMENTAZIONE

Gennaio-Settembre 2020

Volumi e variazioni % annuali

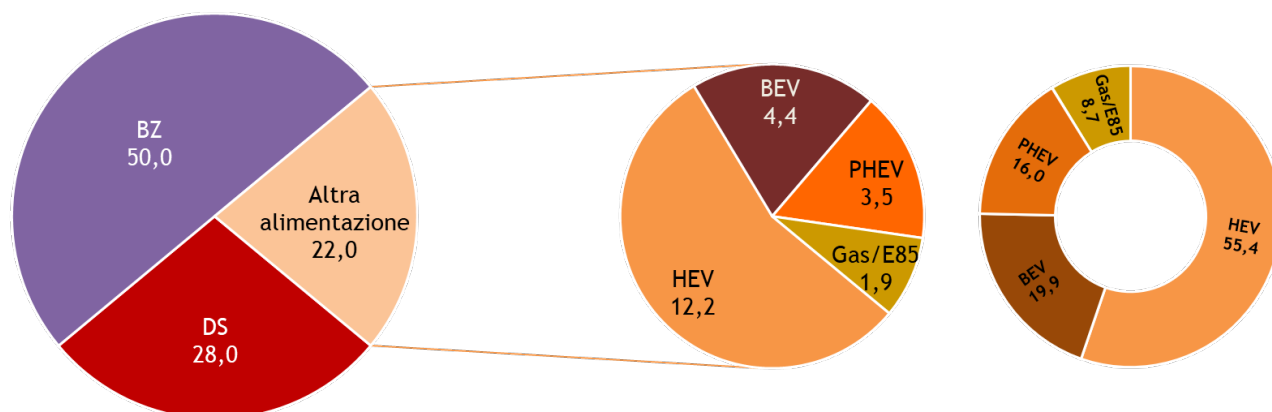
| | ITALIA | | GERMANIA | | FRANCIA | | SPAGNA | | UK | | 5 major markets | |
|------------------|---------|-------------|-----------|-------------|-----------|-------------|---------|-------------|-----------|-------------|-----------------|-------------|
| | volumi | var.% 20/19 | volumi | var.% 20/19 | volumi | var.% 20/19 | volumi | var.% 20/19 | volumi | var.% 20/19 | volumi | var.% 20/19 |
| diesel | 334.705 | -44,6 | 610.260 | -31,1 | 362.133 | -35,3 | 165.878 | -37,6 | 209.093 | -56,3 | 1.682.069 | -39,8 |
| benzina | 389.264 | -39,4 | 1.012.002 | -37,9 | 572.915 | -40,3 | 313.636 | -46,9 | 719.908 | -40,2 | 3.007.725 | -40,2 |
| Alim.alternativa | 242.176 | 8,9 | 419.557 | 87,6 | 231.650 | 89,2 | 115.921 | 6,0 | 314.655 | 75,4 | 1.323.959 | 54,5 |
| HEV | 125.171 | 59,6 | 206.041 | 50,5 | 109.763 | 45,5 | 86.410 | 14,2 | 205.767 | 56,7 | 733.152 | 47,3 |
| BEV | 17.515 | 124,8 | 98.610 | 105,2 | 70.587 | 132,0 | 9.917 | 32,9 | 66.611 | 165,4 | 263.240 | 121,5 |
| PHEV | 12.439 | 213,2 | 105.882 | 299,8 | 40.287 | 239,5 | 11.258 | 125,7 | 42.277 | 83,7 | 212.143 | 201,7 |
| Gas/E85 | 87.051 | -34,2 | 9.024 | -26,0 | 11.013 | 134,5 | 8.336 | -60,8 | | | 115.424 | -32,2 |
| Totale | 966.145 | -34,2 | 2.041.819 | -25,5 | 1.166.698 | -28,9 | 595.435 | -38,3 | 1.243.656 | -33,2 | 6.013.753 | -30,7 |

Elaborazioni ANFIA su dati ACEA

Figura 9. MAJOR MARKETS EUROPEI, MERCATO AUTO PER ALIMENTAZIONE

Gennaio-Settembre 2020, in %

Peso per tipo di alimentazione e peso alimentazioni alternative sul totale mercato e sul mercato ecofriendly



In **Germania** sono state immatricolate 419.557 autovetture ad alimentazione alternativa con un aumento del 87,6% su gennaio-settembre 2019, tra i più alti registrati dai Paesi europei. Il mercato tedesco, conta il 10,1% di ibride tradizionali, il 10,0% di auto elettriche (ECV) e lo 0,4% di auto a gas. Complessivamente il mercato di auto a trazione alternativa vale il 20,5% del mercato tedesco.

Più della metà del mercato delle auto ricaricabili è rappresentato dalle auto ibride plug-in (52%).

L'aumento del bonus ambientale ha dato un enorme impulso alla domanda in Germania di auto elettriche. L'offerta dei produttori nazionali copre un'ampia gamma di veicoli elettrici in vari segmenti, ce ne sono attualmente oltre 70 e entro la fine del 2023 saranno 150 i modelli sul mercato.

Nel mese di settembre la produzione nazionale è triplicata raggiungendo il record di 62.220 auto elettriche, un'auto su sei prodotte in Germania ha dunque trazione elettrica. La produzione di veicoli puramente elettrici a batteria si è rivelata particolarmente dinamica, con 30.486 unità. Nel cumulato, i produttori tedeschi hanno più che raddoppiato la produzione globale di APV portandola a 524.705 auto, mentre la produzione di auto elettriche nella sola Germania è salita del 92%, rispetto ai nove mesi del 2019, con oltre 246mila veicoli. (dati VDA)

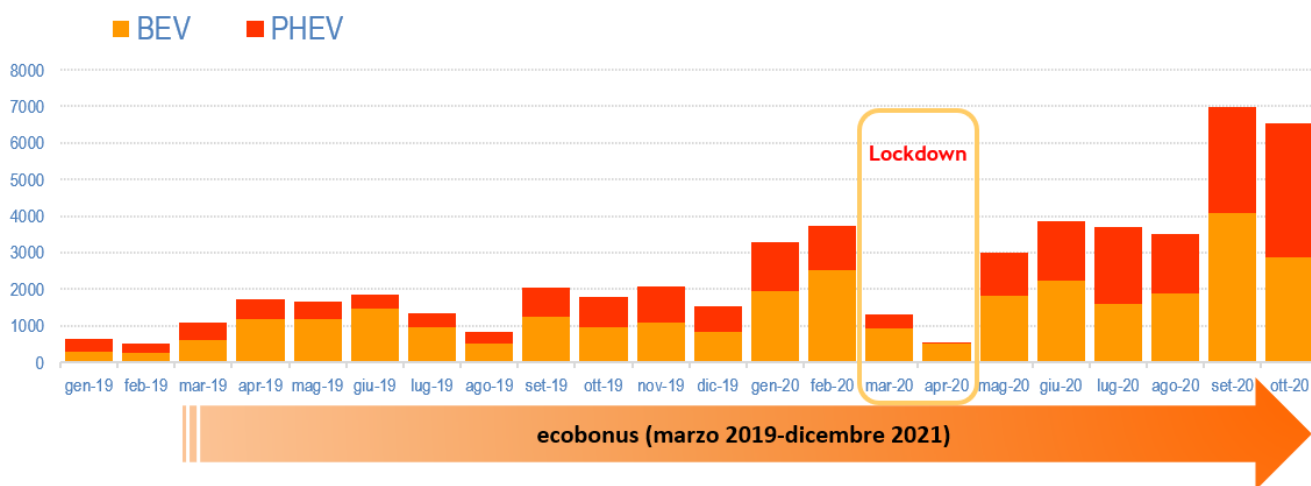
Nel Regno Unito delle 314.655 nuove vetture ad alimentazione alternativa immatricolate da inizio anno (+75,4% su gennaio-settembre 2019), il 65,4% riguarda auto ibride tradizionali e il 34,6% elettriche ricaricabili (di cui, 21,2% BEV e 13,4% PHEV). Le immatricolazioni di auto elettriche a batteria (BEV) sono cresciute del 165,4% rispetto allo scorso anno, mentre gli ibridi plug-in (PHEV) dell'83,7%. Nonostante il Regno Unito stia aumentando la propria capacità produttiva di veicoli a propulsione alternativa, gli alti costi contrastano gli effetti, rendendo il paese una destinazione meno attrattiva per gli investimenti internazionali e danneggiando gravemente la competitività industriale. Con l'aumento dei casi di Covid e con lockdown locali già in atto in gran parte del Regno Unito, l'ultimo trimestre del 2020 sembra sempre più impegnativo.

In Italia il mercato delle auto ecofriendly totalizza 242.176 unità da gennaio a settembre 2020, con un incremento del 8,9% rispetto allo stesso periodo del 2019. Il 51,7% del mercato delle propulsioni alternative è costituito da auto ibride tradizionali (125.171 unità), in sorpasso sulle vendite delle auto a gas (35,9% di quota, 87.051 unità) e da auto ricaricabili (12,4% di quota, 29.954 unità).

L'introduzione dell'ecobonus ha dato certamente una spinta alle vendite di auto BEV e PHEV. Si tratta di numeri significativi, ma lontani comunque dai livelli di molti Paesi europei (30mila unità a gennaio-settembre 2020) come Germania, che nei nove mesi ha immatricolato oltre 200mila ECV, Francia (oltre 110mila), UK (109mila).

Nel 2019 la media mensile dei volumi venduti di auto BEV+PHEV era di 590 unità nel 1° bimestre dell'anno, salita a 1.597 con l'introduzione dell'ecobonus nel periodo di marzo-dicembre. Nel 2020 nel 1° bimestre la media mensile raddoppia a 3.518, per precipitare a 921 nei mesi di lockdown marzo-aprile, successivamente nei mesi di maggio-agosto la media è tornata ai livelli pre-Covid (3.519), mentre il mese di settembre registra un boom di vendite di 6.995 unità (Figura 10), replicato ad ottobre.

Figura 10. ITALIA, NUOVE IMMATRICOLAZIONI DI AUTO BEV E PHEV
Volumi in unità



Come è stato posto in evidenza dalle posizioni di ACEA e delle Associazioni di settore dei vari Paesi, precedentemente citate, il sostegno al mercato e gli investimenti in infrastrutture di ricarica sono fondamentali per consolidare mercato e industria e necessitano di interventi programmati perché si possano raggiungere gli ambiziosi obiettivi di sostenibilità ambientale posti dalla Commissione Europea.

Da un'analisi dei dati di mercato effettuata da ANFIA, si evidenzia che il mercato auto di luglio-settembre risulta di poco inferiore ai volumi di un anno fa (-0,4%). Se si guarda al mercato delle auto con emissioni tra 61-95 gCO2km (tra quelle incentivate dai Decreti Rilancio e Agosto) si evidenzia una crescita del 150%.

Gli incentivi introdotti "premano" le auto con livelli emissivi più bassi e contribuiscono a ridurre l'emissione media delle auto vendute nel complesso.

A fine 2019, l'Italia ha un parco circolante voluminoso di 39,54 milioni di autovetture, cresciuto negli ultimi 3 anni del 4,4%. La crescita del parco evidenzia un aumento del traffico e dell'occupazione di suolo pubblico; un volume di radiazioni non sufficiente a rinnovare il parco, sfruttando le nuove tecnologie e i nuovi motori di cui sono dotate le auto di ultima generazione; in generale un'insufficiente movimentazione del parco tra nuovo e usato, usato "recente" contro rottamazione delle auto più vecchie.

Le auto ibride ed elettriche insieme rappresentano solo lo 0,9% del parco a fine 2019. Le auto a gas sono il 9% del mercato. Le auto puro elettrico circolanti sono 22.728 (0,9% di quota), erano appena 5.707 a fine 2016.

Nonostante i volumi ancora esigui rispetto al totale, esiste un mercato di auto elettriche ed ibride per i passaggi di proprietà e per le minivolture, in forte crescita.

Il calo delle vendite di auto nuove diesel, che si è verificato progressivamente negli ultimi anni (57% di quota nel 2016 e 39,8% di quota nel 2019), non è ancora evidente nel parco, infatti le auto diesel circolanti crescono nel triennio sia in volumi sia in quota.

Secondo gli standard emissivi, le auto ante Euro 4 sono il 32% del parco, mentre la classe Euro 4 vale il 27% e le classi Euro 5 e 6 rispettivamente il 18 e il 23% del parco.

Le classi Euro 5 e 6 sono il 41% del parco, mentre le auto Euro 0,1,2 sono il 20% del parco, ossia 1 auto su cinque. In Italia, negli ultimi 3 anni, il parco ante Euro 6 è diminuito di 4,7 milioni di unità, che hanno riguardato soprattutto le classi Euro 2,3,4, mentre la classe Euro 6 ha registrato un incremento di 5,8 milioni.

In Germania le auto circolanti Euro 5 sono il 26% del parco e le Euro 6 sono il 32% (1/3 delle quali soddisfa già lo standard Euro 6d-Euro6d temp), insieme il 58% del parco.

Il confronto con l'Italia evidenzia che il parco auto della Germania ha un'ampia e veloce movimentazione, a cui contribuisce certamente l'offerta dell'auto come benefit aziendale, considerando che 1/3 delle nuove immatricolazioni è intestato alla Company Cars e una fiscalità sulle auto aziendali vantaggiosa rispetto alla normativa italiana.

L'età media delle auto circolanti in Germania a fine 2019 è di 9,6 anni, mentre in Italia è di 11 anni e 5 mesi.

Un rinnovo più rapido del parco auto determinerebbe certamente maggiori benefici per l'ambiente, la sicurezza stradale, per le entrate fiscali e anche per l'occupazione. Negli stabilimenti italiani si producono le versioni ibrida plug-in di Fiat Panda (Pomigliano), ibride mild-full di Jeep Renegade e Compass (Melfi); elettrica di Fiat 500e (Torino).

In **Francia** sono state immatricolate 231.650 autovetture ad alimentazione alternativa, in crescita dell'89,2%. Il 47,9% di queste autovetture sono elettriche (ECV), il 47,4% ibride e il 4,8% a gas e biofuel. Il presidente francese Emmanuel Macron ha annunciato un piano da 8 miliardi di Euro a supporto dell'industria automotive francese e a sostegno dell'economia del paese nel momento di crisi dovuto alla pandemia. Il piano include incentivi all'acquisto di veicoli a basso impatto ambientale (fino a 7.000 Euro per l'acquisto di auto elettriche) - favorendo al contempo lo sviluppo di tecnologie "pulite". Il governo francese punta così a supportare la domanda ed a rendere la Francia il leader Europeo della produzione di veicoli elettrici, con un target per il 2025 di 1 milione di veicoli prodotti.

In **Spagna** il mercato delle auto alternative registra una variazione positiva del 6% con 115.921 nuove registrazioni, pari al 19,5% del mercato totale spagnolo. Le auto ibride tradizionali sono il 74,5% del mercato ecofriendly, le auto ricaricabili il 18,3% e le auto a gas sono il 7,2%.

Il mercato delle auto alternative della **Norvegia** segue per volumi i **cinque major markets europei**, con 76.217 immatricolazioni, seppur mostrano una crescita più contenuta, +1,5% su gennaio-settembre 2019.

Per le conseguenze della pandemia di Covid-19, l'industria automobilistica norvegese teme che ci saranno 90.000 auto elettriche in meno sulle strade entro il 2025 rispetto a una situazione normale e per evitare l'invecchiamento del parco, lo Stato dovrebbe stabilire schemi che tengano fuori strada le auto più inquinanti (in Svezia per esempio, l'amministrazione dei trasporti propone che tutte le auto di età superiore ai 20 anni di età vengano rottamate). Nel 2019 in Norvegia l'età media delle auto è aumentata a 10,7 anni, da 10,5 anni e si stima che l'età del parco aumenterà ulteriormente con la riduzione delle vendite di auto nuove. Le stime mostrano che saranno vendute 53.000 auto elettriche in meno e 21.000 ibride ricaricabili entro il 2025.

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

Da gennaio a settembre 2020 sono state immatricolate 768.914 nuove auto elettriche o a bassissime emissioni, +102,7% rispetto ad un anno fa, così ripartite: 418.142 auto puro elettrico (+64,7%) e 350.772 ibride plug-in (+179,3%).

Nel 1° trimestre il segmento ECV ha registrato una crescita dell'81% delle vendite e nel 2° trimestre, nonostante il notevole impatto negativo della crisi sanitaria sul mercato automobilistico, le vendite di auto elettriche ricaricabili sono aumentate del 41%. Nel 3° trimestre la crescita si rafforza, grazie anche ai numerosi incentivi stanziati a supporto del mercato dell'auto in diversi paesi, le vendite totalizzano 369.468 nuove immatricolazioni di auto ricaricabili (erano 130.758 a lug-sett 2019), +182,6%.

Nel 3° trimestre le auto PHEV rappresentano il 46,7% del mercato ECV e le auto BEV il 53,3%, mentre nello stesso periodo del 2019 la quota di PHEV era del 32,0% e l'elettrico puro il 68,0%.

La Germania si conferma il mercato leader europeo delle auto ricaricabili, con 204.492 nuove registrazioni, pari al 10,0% del mercato tedesco di oltre 2 milioni di auto e il 26,6% del mercato ECV europeo. Il mercato ECV tedesco è cresciuto del 174,3% rispetto a gennaio-settembre 2019 e conta 98.610 auto BEV (+105,2%) e 105.882 auto ibride plug-in (+299,8%), che insieme valgono il 48,7% del mercato ad alimentazione alternativa tedesco.

La Francia è il 2° mercato europeo di ECV, in aumento del 162,1% nei primi 9 mesi dell'anno. Il segmento ECV vale poco meno della metà del mercato auto ad alimentazione alternativa francese (47,8%) e il 14,4% del mercato europeo ECV.

Il Regno Unito si conferma al 3° posto con 108.888 auto ricaricabili che valgono poco più del 14% del mercato europeo ECV, il 34,6% del mercato ad alimentazione alternativa inglese e l'8,8% sul mercato auto inglese. L'incremento delle vendite ECV nel 3° trimestre è stato del 178,2%. Al 4° posto il mercato ECV norvegese con 67.532 auto elettriche vale l'8,8% del mercato ECV europeo e il 70,8% del mercato auto interno.

Segue la Svezia al 5° posto con il 7,4% di share sul mercato europeo. Il mercato ECV svedese registra un aumento delle vendite da inizio anno del 103,3% e con 56.559 nuove immatricolazioni, che rappresentano il 72,3% del mercato ecofriendly svedese e il 27,9% del mercato auto totale svedese. Seguono Paesi Bassi con il 5,1% del mercato europeo (+16,3% l'incremento delle vendite) e Italia con il 3,9% (+154,6% l'incremento dei volumi).

Tabella 8. IMMATRICOLAZIONE AUTOVETTURE ELETTRICHE (ECV)

| | 9M2020 | % | 9 M2019 | % | Var. % |
|-------------------------|----------------|--------------|----------------|--------------|--------------|
| AUSTRIA | 13.378 | 1,7 | 8.661 | 2,3 | 54,5 |
| BELGIUM | 26.480 | 3,4 | 12.383 | 3,3 | 113,8 |
| CYPRUS | 22 | 0,0 | 18 | 0,0 | 22,2 |
| CZECH REPUBLIC | 2.909 | 0,4 | 842 | 0,2 | 245,5 |
| DENMARK | 18.464 | 2,4 | 6.693 | 1,8 | 175,9 |
| ESTONIA | 253 | 0,0 | 82 | 0,0 | 208,5 |
| FINLAND | 12.215 | 1,6 | 5.135 | 1,4 | 137,9 |
| FRANCE | 110.874 | 14,4 | 42.296 | 11,1 | 162,1 |
| GERMANY | 204.492 | 26,6 | 74.542 | 19,6 | 174,3 |
| GREECE | 882 | 0,1 | 342 | 0,1 | 157,9 |
| HUNGARY | 3.511 | 0,5 | 2.043 | 0,5 | 71,9 |
| IRELAND | 5.953 | 0,8 | 4.221 | 1,1 | 41,0 |
| ITALY | 29.954 | 3,9 | 11.765 | 3,1 | 154,6 |
| LATVIA | 287 | 0,0 | 67 | 0,0 | 328,4 |
| LITHUANIA | 328 | 0,0 | 120 | 0,0 | 173,3 |
| LUXEMBOURG | 2.990 | 0,4 | - | - | - |
| NETHERLANDS | 39.240 | 5,1 | 33.745 | 8,9 | 16,3 |
| POLAND | 4.567 | 0,6 | 1.953 | 0,5 | 133,8 |
| PORTUGAL | 12.148 | 1,6 | 8.708 | 2,3 | 39,5 |
| ROMANIA | 1.398 | 0,2 | 999 | 0,3 | 39,9 |
| SLOVAKIA | 1.108 | 0,1 | 266 | 0,1 | 316,5 |
| SLOVENIA | 1.091 | 0,1 | 394 | 0,1 | 176,9 |
| SPAIN | 21.175 | 2,8 | 12.447 | 3,3 | 70,1 |
| SWEDEN | 56.559 | 7,4 | 27.817 | 7,3 | 103,3 |
| EUROPEAN UNION | 570.278 | 74,2 | 256.863 | 67,7 | 122,0 |
| EU14 | 554.804 | 72,2 | 250.079 | 65,9 | 121,9 |
| EU (New Members) | 15.474 | 2,0 | 6.784 | 1,8 | 128,1 |
| ICELAND | 2.987 | 0,4 | 1.657 | 0,4 | 80,3 |
| NORWAY | 67.532 | 8,8 | 61.547 | 16,2 | 9,7 |
| SWITZERLAND | 19.229 | 2,5 | 11.225 | 3,0 | 71,3 |
| EFTA | 89.748 | 11,7 | 74.429 | 19,6 | 20,6 |
| UNITED KINGDOM | 108.888 | 14,2 | 48.112 | 12,7 | 126,3 |
| EU + EFTA + UK | 768.914 | 100,0 | 379.404 | 100,0 | 102,7 |
| EU14 + EFTA + UK | 753.440 | 98,0 | 372.620 | 98,2 | 102,2 |

SOURCE: NATIONAL AUTOMOBILE MANUFACTURERS' ASSOCIATIONS

Tabella 9. IMMATRICOLAZIONE AUTOVETTURE A BATTERIE (BEV)

| | 9M2020 | % | 9 M2019 | % | Var. % |
|------------------|---------|-------|---------|-------|--------|
| AUSTRIA | 8.949 | 2,1 | 7.397 | 2,9 | 21,0 |
| BELGIUM | 9.311 | 2,2 | 6.738 | 2,7 | 38,2 |
| CYPRUS | 22 | 0,0 | 18 | 0,0 | 22,2 |
| CZECH REPUBLIC | 1.732 | 0,4 | 586 | 0,2 | 195,6 |
| DENMARK | 7.560 | 1,8 | 3.923 | 1,5 | 92,7 |
| ESTONIA | 216 | 0,1 | 66 | 0,0 | 227,3 |
| FINLAND | 2.618 | 0,6 | 1.576 | 0,6 | 66,1 |
| FRANCE | 70.587 | 16,9 | 30.430 | 12,0 | 132,0 |
| GERMANY | 98.610 | 23,6 | 48.055 | 18,9 | 105,2 |
| GREECE | 292 | 0,1 | 152 | 0,1 | 92,1 |
| HUNGARY | 1.772 | 0,4 | 1.352 | 0,5 | 31,1 |
| IRELAND | 3.613 | 0,9 | 2.974 | 1,2 | 21,5 |
| ITALY | 17.515 | 4,2 | 7.793 | 3,1 | 124,8 |
| LATVIA | 229 | 0,1 | 62 | 0,0 | 269,4 |
| LITHUANIA | 328 | 0,1 | 120 | 0,0 | 173,3 |
| LUXEMBOURG | 1.481 | 0,4 | 778 | 0,4 | 90,4 |
| NETHERLANDS | 28.852 | 6,9 | 29.914 | 11,8 | -3,6 |
| POLAND | 2.173 | 0,5 | 1.190 | 0,5 | 82,6 |
| PORTUGAL | 5.266 | 1,3 | 5.422 | 2,1 | -2,9 |
| ROMANIA | 1.398 | 0,3 | 999 | 0,4 | 39,9 |
| SLOVAKIA | 578 | 0,1 | 122 | 0,0 | 373,8 |
| SLOVENIA | 1.089 | 0,3 | 390 | 0,2 | 179,2 |
| SPAIN | 9.917 | 2,4 | 7.460 | 2,9 | 32,9 |
| SWEDEN | 16.295 | 3,9 | 12.152 | 4,8 | 34,1 |
| EUROPEAN UNION | 290.403 | 69,5 | 169.669 | 66,8 | 71,2 |
| EU14 | 280.866 | 67,2 | 164.764 | 64,9 | 70,5 |
| EU (New Members) | 9.537 | 2,3 | 4.905 | 1,9 | 94,4 |
| ICELAND | 1.753 | 0,4 | 723 | 0,3 | 142,5 |
| NORWAY | 48.175 | 11,5 | 49.483 | 19,5 | -2,6 |
| SWITZERLAND | 11.200 | 2,7 | 8.852 | 3,5 | 26,5 |
| EFTA | 61.128 | 14,6 | 59.058 | 23,3 | 3,5 |
| UNITED KINGDOM | 66.611 | 15,9 | 25.097 | 9,9 | 165,4 |
| EU + EFTA + UK | 418.142 | 100,0 | 253.824 | 100,0 | 64,7 |
| EU14 + EFTA + UK | 408.605 | 97,7 | 248.919 | 98,1 | 64,2 |

SOURCE: NATIONAL AUTOMOBILE MANUFACTURERS' ASSOCIATIONS

Tabella 10. IMMATRICOLAZIONE AUTOVETTURE PLUG-IN IBRIDI (PHEV)

| | 9M2020 | % | 9 M2019 | % | Var. % |
|------------------|---------|-------|---------|-------|---------|
| AUSTRIA | 4.429 | 1,3 | 1.264 | 1,0 | 250,4 |
| BELGIUM | 17.169 | 4,9 | 5.645 | 4,5 | 204,1 |
| CYPRUS | - | - | - | - | - |
| CZECH REPUBLIC | 1.177 | 0,3 | 256 | 0,2 | 359,8 |
| DENMARK | 10.904 | 3,1 | 2.770 | 2,2 | 293,6 |
| ESTONIA | 37 | 0,0 | 16 | 0,0 | 131,3 |
| FINLAND | 9.597 | 2,7 | 3.559 | 2,8 | 169,7 |
| FRANCE | 40.287 | 11,5 | 11.866 | 9,4 | 239,5 |
| GERMANY | 105.882 | 30,2 | 26.487 | 21,1 | 299,8 |
| GREECE | 590 | 0,2 | 190 | 0,2 | 210,5 |
| HUNGARY | 1.739 | 0,5 | 691 | 0,6 | 151,7 |
| IRELAND | 2.340 | 0,7 | 1.247 | 1,0 | 87,7 |
| ITALY | 12.439 | 3,5 | 3.972 | 3,2 | 213,2 |
| LATVIA | 58 | 0,0 | 5 | 0,0 | 1.060,0 |
| LITHUANIA | - | - | - | - | - |
| LUXEMBOURG | 1.509 | 0,4 | 546 | 0,4 | 176,4 |
| NETHERLANDS | 10.388 | 3,0 | 3.831 | 3,1 | 171,2 |
| POLAND | 2.394 | 0,7 | 763 | 0,6 | 213,8 |
| PORTUGAL | 6.882 | 2,0 | 3.286 | 2,6 | 109,4 |
| ROMANIA | - | - | - | - | - |
| SLOVAKIA | 530 | 0,2 | 144 | 0,1 | 268,1 |
| SLOVENIA | 2 | 0,0 | 4 | 0,0 | -50,0 |
| SPAIN | 11.258 | 3,2 | 4.987 | 4,0 | 125,7 |
| SWEDEN | 40.264 | 11,5 | 15.665 | 12,5 | 157,0 |
| EUROPEAN UNION | 279.875 | 79,8 | 87.194 | 69,4 | 221,0 |
| EU14 | 273.938 | 78,1 | 85.315 | 67,9 | 221,1 |
| EU (New Members) | 5.937 | 1,7 | 1.879 | 1,5 | 216,0 |
| ICELAND | 1.234 | 0,4 | 934 | 0,7 | 32,1 |
| NORWAY | 19.357 | 5,5 | 12.064 | 9,6 | 60,5 |
| SWITZERLAND | 8.029 | 2,3 | 2.373 | 1,9 | 238,3 |
| EFTA | 28.620 | 8,2 | 15.371 | 12,2 | 86,2 |
| UNITED KINGDOM | 42.277 | 12,1 | 23.015 | 18,3 | 83,7 |
| EU + EFTA + UK | 350.772 | 100,0 | 125.580 | 100,0 | 179,3 |
| EU14 + EFTA + UK | 344.835 | 98,3 | 123.701 | 98,5 | 178,8 |

SOURCE: NATIONAL AUTOMOBILE MANUFACTURERS' ASSOCIATIONS

Il mercato europeo dei veicoli elettrici resta dipendente dagli incentivi che richiedono un impegno economico continuo ed oneroso da parte degli Stati. Gli incentivi possono riguardare un contributo all'acquisto (spesso il più determinante) oppure più frequentemente l'esenzione parziale o totale del pagamento delle imposte (imposta di registrazione, tassa di circolazione, imposte sul reddito) e tutta la platea degli acquirenti o le auto aziendali e possono essere modulati 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 resta comunque una leva molto importante.

Si evidenzia infatti una stretta correlazione tra il PIL pro-capite di un Paese e il rispettivo mercato di auto elettriche. Ad inizio novembre, ACEA ha pubblicato alcuni dati 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 2019.

Dallo studio emerge che paesi con una quota di mercato di veicoli ricaricabili inferiore all'1% hanno anche un PIL pro-capite inferiore a 30.000 Euro, in particolare i Paesi dell'Europa Centrale ed Orientale, ma riguarda anche i Paesi del Sud Europa come Grecia, Italia e Spagna. Quasi l'80% delle vendite di veicoli ricaricabili è concentrato in soli sei paesi dell'Europa Occidentale con il PIL pro-capite più alto della media europea.

Il raggiungimento del prossimo target di riduzione delle emissioni di CO₂ a 95 g/km per le nuove flotte immatricolate da gennaio 2021 pesa sulle strategie di mercato verso l'elettromobilità di tutti i Costruttori e dei Paesi europei.

Vehicle to grid

Il settore della mobilità con milioni di veicoli elettrici e un'infrastruttura di ricarica basata sulla rete ha il potenziale per dare un contributo importante al bilanciamento delle fluttuazioni nella generazione di elettricità. Insieme a Elli e Bosch IO - sussidiarie di Volkswagen AG e Robert Bosch GmbH - l'operatore del sistema di distribuzione Stromnetz Berlin e l'operatore del sistema di trasmissione 50Hertz stanno studiando e testando insieme, quale tipo di scambio di dati è necessario e come il potere di bilanciamento può essere fornito da una rete di auto elettriche. La durata del progetto comune è di 18 mesi. Il governo tedesco mira ad avere circa sette-dieci milioni di veicoli elettrici sulle strade tedesche entro il 2030 e sarà necessario che tutte (o almeno, la stragrande maggioranza di esse) siano integrate alla rete elettrica con la possibilità di ricevere e di fornire energia. Allo studio anche l'offerta di energia e di servizi che si rivelino adeguati alle esigenze del futuro. Eventualmente applicando sconti o riduzioni in bolletta per quegli automobilisti che con le loro EV saranno disponibili a contribuire alla stabilizzazione dei consumi della rete elettrica.

Anche l'Italia si è mossa nella direzione di disciplinare la tecnologia "vehicle to grid". Il D.M. 30 gennaio 2020 definisce infatti criteri e modalità per favorire la diffusione della tecnologia di integrazione tra i veicoli elettrici e la rete (vehicle to grid) e stabilisce che il GSE pubblichi una procedura che delinea le informazioni sull'utilizzo dei sistemi di accumulo dei veicoli elettrici che i gestori delle UVAM, di cui fanno parte le infrastrutture di ricarica, forniscono ai detentori dei veicoli stessi. Il GSE ha pubblicato il 17 novembre la Procedura informativa a tutela dei detentori dei veicoli elettrici. Il documento raccoglie le linee guida e delinea tutte le informazioni che dovranno essere fornite dagli operatori sull'utilizzo delle batterie delle auto per il V2G, la tecnologia che consente il flusso bidirezionale dell'elettricità tra le auto e la rete, permettendo alle EV di immagazzinare e restituire energia per stabilizzare il sistema elettrico. Un servizio che verrà remunerato e a cui gli automobilisti potranno decidere se e come partecipare.

FCA ha presentato la più grande infrastruttura vehicle to grid al mondo. L'impianto, entrato in funzione a Torino, presso l'area logistica del Drosso, a Mirafiori, e realizzato in collaborazione con importanti partner come Engie Eps e Terna, permetterà alle vetture elettriche di scambiare in modo intelligente energia con la rete elettrica. Entro la fine del 2021 il V2G di Mirafiori sarà esteso per consentire l'interconnessione fino a 700 veicoli elettrici. Con il V2G le auto possono essere utilizzate come accumulatori di energia e rilasciare elettricità alla rete (impianto bidirezionale), diventando strumenti in grado di stabilizzarla e di agevolare la gestione dei picchi. L'impianto V2G di Mirafiori è un progetto "100% made in Italy".

Rete infrastrutturale

Gli ambiziosi obiettivi europei di riduzione delle emissioni di CO₂, introdotti dal Regolamento (UE) 2019/631 per le autovetture e i veicoli commerciali leggeri nuovi, saranno raggiungibili esclusivamente attraverso la vendita di importanti quote di veicoli elettrificati (BEV e PHEV). I costruttori europei hanno adattato i propri piani industriali a questo rapido e considerevole aumento delle quote di mercato, tuttavia la diffusione dei veicoli elettrificati dipende innanzitutto dall'accettazione del mercato, possibile solo attraverso la realizzazione di tutte le condizioni abilitanti allo sviluppo della mobilità elettrica. La principale tra queste condizioni è la realizzazione di una rete infrastrutturale in grado di supportare il fabbisogno di ricarica elettrica e di permettere il superamento nel consumatore della cosiddetta 'ansia da ricarica'.

Ad oggi, i punti di ricarica disponibili in UE/UK sono circa 245.000, a fronte di un fabbisogno stimato dalla Commissione europea di 2,8 milioni nel 2030. Oltre a ciò, si registra una distribuzione disomogenea sul territorio europeo: quattro Paesi che coprono poco più di un quarto della superficie del territorio - Paesi Bassi, Germania, Francia e Regno Unito - dispongono di più di $\frac{3}{4}$ di tutti i punti di ricarica elettrica. Le stesse problematiche sono ravvisabili per la diffusione di veicoli alimentati a idrogeno e gas naturale. Secondo EAFO, nel 2020, in UE+EFTA+UK sono state registrate 150 stazioni di rifornimento per l'idrogeno, di cui 88 ubicate in Germania. Inoltre più del 59% delle stazioni di rifornimento di gas naturale (CNG ed LNG) sono concentrate in Italia e in Germania (rispettivamente 1.467 e 869 stazioni nel 2020, su un totale UE di 3.952).

Nel nostro Paese, le infrastrutture di ricarica pubbliche sono oggi oltre 13.000. Con la conversione in legge del Decreto Semplificazioni (decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76) viene introdotto l'obbligo per i Comuni di provvedere a regolare l'installazione e gestione delle infrastrutture pubbliche di ricarica, con la possibilità di ridurre o azzerare il canone per l'occupazione del suolo pubblico se l'energia erogata arriva da fonti rinnovabili. Per tutte le nuove concessioni autostradali (rinnovi inclusi), inoltre, vige l'obbligo di installare punti di ricarica nelle aree di sosta.

Oltre alla rete infrastrutturale pubblica, sarà fondamentale la contemporanea diffusione delle infrastrutture di ricarica privata ed aziendale. Autorevoli studi europei ritengono che nei prossimi anni circa l'85% delle ricariche delle auto elettrificate avverrà nelle abitazioni o nei luoghi di lavoro. Ad oggi sono solo 12 i Paesi dell'UE che hanno introdotto incentivi per l'installazione di infrastrutture di ricarica private. A livello europeo, la Direttiva (UE) 2018/844 del 30 maggio 2018 interviene sull'installazione di punti di ricarica negli edifici, incoraggiando gli Stati membri a semplificare l'installazione dell'infrastruttura di ricarica al fine di ovviare a ostacoli quali la frammentazione degli incentivi e le complicazioni amministrative che i singoli proprietari incontrano quando tentano di installare un punto di ricarica nel proprio parcheggio. La suddetta Direttiva prescrive agli Stati Membri di introdurre obblighi di installazione di punti di ricarica o infrastrutture di canalizzazione per i soli edifici nuovi o in ristrutturazione. Si tratta di norme ancora troppo "timide" rispetto al livello di ambizione degli obiettivi climatici e al conseguente rapido sviluppo della mobilità elettrificata.

In Italia, è prevista la detrazione fiscale al 50% delle spese di installazione recuperabile in dieci anni (art. 1, comma 1039, legge 30 dicembre 2018, n. 145), aumentata al 110% recuperabile in cinque anni in caso di contestuale intervento di efficientamento energetico edilizio (art. 119 del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34). Sempre il Decreto Semplificazioni, inoltre, ha introdotto una semplificazione burocratica per l'installazione di infrastrutture di ricarica private e prevede una specifica delega all'ARERA (Autorità di Regolazione per Energia Reti e Ambiente) per la definizione di tariffe per la fornitura di energia destinata alla ricarica dei veicoli al fine di equiparare il costo della ricarica a quello applicato ai clienti domestici residenti (ad oggi nettamente inferiore rispetto a quello sostenuto dall'utente che si avvale di infrastrutture di ricarica pubbliche o private non collegate all'utenza elettrica domestica). Un altro aspetto centrale per la diffusione della mobilità elettrica è infatti un'efficace regolazione delle tariffe di ricarica pubblica e privata, in modo da rendere competitivo non solo l'acquisto, ma anche il Total Cost Of Ownership (TCO) di un veicolo elettrico rispetto ad un veicolo tradizionale. L'auspicio è che venga rapidamente adottato un piano europeo di sviluppo delle infrastrutture per la ricarica elettrica ed il rifornimento dei veicoli ad alimentazione alternativa, che introduca obiettivi di sviluppo della rete di rifornimento e ricarica per Paese, allo scopo di raggiungere un livello di infrastrutturazione adeguato al fabbisogno energetico e una distribuzione dei punti di ricarica/rifornimento omogenea sul territorio UE. Altro aspetto fondamentale per la diffusione della mobilità elettrica è certamente un'efficace regolazione delle tariffe di ricarica pubblica e privata. Introdurre tariffe di ricarica che rendano competitivo l'acquisto di un veicolo elettrico rispetto a uno convenzionale in un'ottica di Total Cost Of Ownership (TCO) è una delle principali leve per la diffusione della mobilità elettrica.

Mercato Auto Ibride mild/full (HEVs¹, escluso ibride plug-in)

Sono state immatricolate 981.296 nuove auto ibride tradizionali nel periodo gennaio-settembre 2020, con una crescita del 42,6% rispetto ad un anno fa. Dopo un calo del 13,7% nel 2° trimestre, le ibride mild e full tornano a crescere nel 3° trimestre (+93% rispetto al 3° T2019).

La Germania detiene la leadership della domanda europea di auto ibride tradizionali con 206.041 (+50,5%) vendite. Il mercato tedesco delle auto ibride full+mild vale il 21% del mercato HEV europeo.

Il Regno Unito, al 2° posto, con 205.767 nuove immatricolazioni, registra una crescita del 56,7% e una quota allineata a quella tedesca (21%).

Seppure a distanza, l'Italia rappresenta il 3° mercato europeo con 125.171 nuove immatricolazioni, una quota del 12,8% e una crescita tendenziale del 59,6%.

Al 4° posto, si posiziona la Francia che vede crescere il proprio mercato del 45,5% con 109.763 immatricolazioni e raggiungere l'11,2% delle vendite europee, davanti alla Spagna, che rimane al 5° posto con 86.410 vendite (+14,2% vs. 2019 e 8,8% del mercato).

I 5 major markets insieme valgono quasi il 75% del mercato europeo di auto ibride full e mild (+47,3% l'incremento tendenziale dei volumi).

Nell'UE dei nuovi Paesi membri le vendite di auto ibride tradizionali valgono il 9,2% della domanda europea di auto HEV.

In Polonia sono state immatricolate 38.866 auto ibride (+37,1%), il 13,2% del proprio mercato.

Tabella 11. IMMATRICOLAZIONE AUTOVETTURE IBRIDE

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

| | 9M2020 | % | 9 M2019 | % | Var. % |
|-------------------------|----------------|--------------|----------------|--------------|-------------|
| AUSTRIA | 16.737 | 1,7 | 9.808 | 1,4 | 70,6 |
| BELGIUM | 12.797 | 1,3 | 13.848 | 2,0 | -7,6 |
| CYPRUS | 255 | 0,0 | 805 | 0,1 | -68,3 |
| CZECH REPUBLIC | 7.133 | 0,7 | 5.507 | 0,8 | 29,5 |
| DENMARK | 6.610 | 0,7 | 7.305 | 1,1 | -9,5 |
| ESTONIA | 1.975 | 0,2 | 1.976 | 0,3 | -0,1 |
| FINLAND | 13.406 | 1,4 | 12.332 | 1,8 | 8,7 |
| FRANCE | 109.763 | 11,2 | 75.416 | 11,0 | 45,5 |
| GERMANY | 206.041 | 21,0 | 136.865 | 19,9 | 50,5 |
| GREECE | 7.966 | 0,8 | 4.735 | 0,7 | 68,2 |
| HUNGARY | 19.988 | 2,0 | 6.167 | 0,9 | 224,1 |
| IRELAND | 10.678 | 1,1 | 9.979 | 1,4 | 7,0 |
| ITALY | 125.171 | 12,8 | 78.440 | 11,4 | 59,6 |
| LATVIA | 1.035 | 0,1 | 1.145 | 0,2 | -9,6 |
| LITHUANIA | 6.111 | 0,6 | 2.249 | 0,3 | 171,7 |
| LUXEMBOURG | 2.650 | 0,3 | 1.625 | 0,2 | 63,1 |
| NETHERLANDS | 31.725 | 3,2 | 21.676 | 3,1 | 46,4 |
| POLAND | 38.866 | 4,0 | 28.339 | 4,1 | 37,1 |
| PORTUGAL | 7.267 | 0,7 | 6.722 | 1,0 | 8,1 |
| ROMANIA | 8.597 | 0,9 | 5.320 | 0,8 | 61,6 |
| SLOVAKIA | 4.593 | 0,5 | 2.693 | 0,4 | 70,6 |
| SLOVENIA | 1.355 | 0,1 | 1.993 | 0,3 | -32,0 |
| SPAIN | 86.410 | 8,8 | 75.697 | 11,0 | 14,2 |
| SWEDEN | 19.074 | 1,9 | 17.759 | 2,6 | 7,4 |
| EUROPEAN UNION | 746.203 | 76,0 | 528.401 | 76,8 | 41,2 |
| EU14 | 656.295 | 66,9 | 472.207 | 68,6 | 39,0 |
| EU (New Members) | 89.908 | 9,2 | 56.194 | 8,2 | 60,0 |
| ICELAND | 951 | 0,1 | 814 | 0,1 | 16,8 |
| NORWAY | 8.681 | 0,9 | 13.558 | 2,0 | -36,0 |
| SWITZERLAND | 19.694 | 2,0 | 14.156 | 2,1 | 39,1 |
| EFTA | 29.326 | 3,0 | 28.528 | 4,1 | 2,8 |
| UNITED KINGDOM | 205.767 | 21,0 | 131.293 | 19,1 | 56,7 |
| EU + EFTA + UK | 981.296 | 100,0 | 688.222 | 100,0 | 42,6 |
| EU14 + EFTA + UK | 891.388 | 90,8 | 632.028 | 91,8 | 41,0 |

SOURCE: NATIONAL AUTOMOBILE MANUFACTURERS' ASSOCIATIONS

¹ Hybrid-Electric Vehicles

Mercato Auto a Gas, E85

Continua a calare il mercato delle auto a gas/etanolo. Dopo il -30% nel 1° trimestre 2020 e il -51% del 2°, si conferma l'andamento negativo anche nel 3° trimestre (-7,1% sul 3° trim. 2019).

Nel cumulato da inizio anno si registra una diminuzione del 29,4% rispetto ai primi nove mesi del 2019, con volumi pari a 138.628 unità immatricolate.

L'Italia mantiene la leadership di mercato con il 62,8% (-4,5 p.p. rispetto allo stesso periodo del 2019) delle vendite europee di auto a gas. Sono state immatricolate 87.051 auto, un volume in calo tendenziale del 34,2%.

Al 2° posto, la Francia, con 11.013 nuove immatricolazioni e una quota dell'8% sul mercato europeo. Rispetto ad un anno fa i volumi di auto a gas crescono del 134,5% (6mila unità in volume).

La Germania è il 3° mercato con 9.024 auto vendute (-26%); la Spagna, il 4° mercato europeo, con 8.336 immatricolazioni di auto a gas (-60,8%). La Polonia con 4.467 auto a gas e un calo delle vendite del 42,7%, occupa il 5° posto con il 2,4% del mercato europeo. Questi cinque mercati rappresentano l'86% delle vendite di auto a gas/etanolo in UE/EFTA.

Tabella 12. IMMATRICOLAZIONE AUTOVETTURE ALTRE ALIM.ALTERNATIVE

Alternative fuel vehicles other than electric¹ = natural gas vehicles (NGV) +

LPG-fueled vehicles + ethanol (E85) vehicles

| | 9M2020 | % | 9 M2019 | % | Var. % |
|-------------------------|----------------|--------------|----------------|--------------|--------------|
| AUSTRIA | 335 | 0,2 | 385 | 0,2 | -13,0 |
| BELGIUM | 2.941 | 2,1 | 2.938 | 1,5 | 0,1 |
| CYPRUS | - | - | - | - | - |
| CZECH REPUBLIC | 1.657 | 1,2 | 1.762 | 0,9 | -6,0 |
| DENMARK | - | - | 1 | 0,0 | -100,0 |
| ESTONIA | 623 | 0,4 | 535 | 0,3 | 16,4 |
| FINLAND | 1.622 | 1,2 | 1.364 | 0,7 | 18,9 |
| FRANCE | 11.013 | 7,9 | 4.696 | 2,4 | 134,5 |
| GERMANY | 9.024 | 6,5 | 12.188 | 6,2 | -26,0 |
| GREECE | 1.190 | 0,9 | 1.737 | 0,9 | -31,5 |
| HUNGARY | 183 | 0,1 | 13 | 0,0 | 1.307,7 |
| IRELAND | - | - | - | - | - |
| ITALY | 87.051 | 62,8 | 132.197 | 67,3 | -34,2 |
| LATVIA | 67 | 0,0 | 87 | 0,0 | -23,0 |
| LITHUANIA | 30 | - | 9 | - | - |
| LUXEMBOURG | 3 | 0,0 | 2 | - | 50,0 |
| NETHERLANDS | 1.250 | 0,9 | 648 | 0,3 | 92,9 |
| POLAND | 4.467 | 3,2 | 7.799 | 4,0 | -42,7 |
| PORTUGAL | 930 | 0,7 | 1.940 | 1,0 | -52,1 |
| ROMANIA | 4.033 | 2,9 | 1.341 | 0,7 | 200,7 |
| SLOVAKIA | 605 | 0,4 | 309 | 0,2 | 95,8 |
| SLOVENIA | 109 | 0,1 | 98 | 0,0 | 11,2 |
| SPAIN | 8.336 | 6,0 | 21.251 | 10,8 | -60,8 |
| SWEDEN | 2.638 | 1,9 | 4.075 | 2,1 | -35,3 |
| EUROPEAN UNION | 138.107 | 99,6 | 195.375 | 99,5 | -29,3 |
| EU14 | 126.333 | 91,1 | 183.422 | 93,4 | -31,1 |
| EU (New Members) | 11.774 | 8,5 | 11.953 | 6,1 | -1,5 |
| ICELAND | 34 | 0,0 | 41 | 0,0 | -17,1 |
| NORWAY | 4 | 0,0 | 13 | 0,0 | -69,2 |
| SWITZERLAND | 483 | 0,3 | 893 | 0,5 | -45,9 |
| EFTA | 521 | 0,4 | 947 | 0,5 | -45,0 |
| UNITED KINGDOM | - | - | - | - | - |
| EU + EFTA + UK | 138.628 | 100,0 | 196.322 | 100,0 | -29,4 |
| EU14 + EFTA + UK | 126.854 | 91,5 | 184.369 | 93,9 | -31,2 |

SOURCE: NATIONAL AUTOMOBILE MANUFACTURERS' ASSOCIATIONS

Mercati extra-UE di passenger vehicles ad alimentazione alternativa.

Stati Uniti. A fronte di un mercato di light vehicles in calo del 14,7% nel periodo gennaio-settembre 2020, il segmento dei veicoli elettrificati subisce una flessione del 10,5%, risultato della forte contrazione delle autovetture, -36,5%, e dell'aumento dei light trucks, +51,3%. Da gennaio a settembre sono stati venduti complessivamente oltre 670mila LV ad alimentazione alternativa, il 4,6% del mercato complessivo.

Da gennaio a settembre le vendite degli ECV (Cars+Light Trucks) si riducono del -24,9% rispetto al 2019 e costituiscono solo il 2% dell'intero mercato (il 40,6% dei veicoli ad alimentazione alternativa), crescono invece le vendite degli ibridi mild e full (+3,3% su gennaio-settembre 2019), seppure anche la loro quota di mercato rimane marginale (2,7% sul mercato totale, 60% sulle immatricolazioni di auto eco-friendly).

Tabella 13. USA, Vendite di light vehicles EV, FC, PHEV, HEV

| CARS | 6M2020 | 6M2019 | Var.%20/19 | 9M2020 | 9M2019 | Var.%20/19 |
|------------------|----------------|----------------|--------------|----------------|----------------|--------------|
| EV | 70.246 | 94.382 | -25,6 | 93.728 | 144.985 | -35,4 |
| FC | 344 | 1.049 | -67,2 | 523 | 1.468 | -64,4 |
| PHEV | 16.351 | 30.134 | -45,7 | 25.017 | 44.658 | -44,0 |
| Totale EV | 86.941 | 125.565 | -30,8 | 119.268 | 191.111 | -37,6 |
| HEV | 64.666 | 125.030 | -48,3 | 112.399 | 181.938 | -38,2 |
| Totale | 151.607 | 250.595 | -39,5 | 231.667 | 373.049 | -37,9 |
| Light Trucks | 6M2020 | 6M2019 | Var.%20/19 | 9M2020 | 9M2019 | Var.%20/19 |
| EV | 28.634 | 22.031 | 30,0 | 60.508 | 35.663 | 69,7 |
| FC | 76 | 119 | -36,1 | 138 | 197 | -29,9 |
| PHEV | 10.486 | 12.416 | -15,5 | 18.012 | 19.338 | -6,9 |
| Totale EV | 39.196 | 34.566 | 13,4 | 78.658 | 55.198 | 42,5 |
| HEV | 101.959 | 64.270 | 58,6 | 183.324 | 116.381 | 57,5 |
| Totale | 141.155 | 98.836 | 42,8 | 261.982 | 171.579 | 52,7 |
| Light Vehicles | 6M2020 | 6M2019 | Var.%20/19 | 9M2020 | 9M2019 | Var.%20/19 |
| EV | 126.137 | 160.131 | -21,2 | 197.926 | 246.309 | -19,6 |
| HEV | 166.625 | 189.300 | -12,0 | 295.723 | 298.319 | -0,9 |
| Totale LV | 292.762 | 349.431 | -16,2 | 493.649 | 544.628 | -9,4 |

ANFIA su dati Ward's

Cina. Nei primi nove mesi del 2020, la produzione di NEV (New Energy Vehicle) si è ridotta del 18,7% a 738mila unità, di cui 568mila BEV (-22,9%) e 170mila PHEV (-0,4%). Nello stesso periodo, le vendite di NEV hanno raggiunto i livelli produttivi, con 734mila unità e una riduzione del 17,7%. Le vendite di veicoli BEV sono state di 579.000 unità (-18,6%) e quelle di veicoli ibridi plug-in (PHEV) sono state 154mila (-13,9%).

Il sostegno del Governo al comparto ha determinato un aumento dei volumi produttivi di veicoli NEV e della domanda. Nel 3° trimestre si sono registrati incrementi produttivi e della domanda significativi, che hanno contribuito a ridurre il calo su base annua.

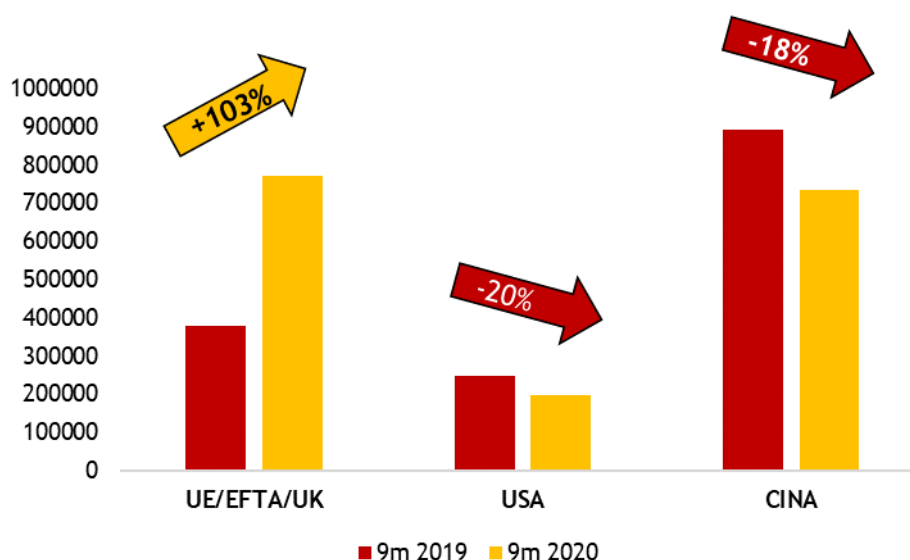
Vendite globali di veicoli elettrici. Nelle macro aree del mondo, le vendite di veicoli elettrici (ECV) hanno totalizzato 1,7 milioni di nuove registrazioni nel gennaio-settembre 2020, in crescita del 12,1% su base annua.

L'andamento del mercato ECV (BEV+PHEV) registra nei primi 9 mesi dell'anno una crescita della domanda in UE/EFTA/UK del 102,7%, un calo del 19,6% in USA e del 17,7% in Cina.

La domanda europea di ECV, pari a 769mila veicoli, supera quella della Cina, ferma a 734mila.

Nel medio-lungo periodo la transizione verso la mobilità elettrica non è in discussione, anche alla luce degli investimenti in innovazione realizzati dai car maker e dalle istituzioni, ma è ragionevole attendersi un rallentamento della crescita del comparto nel breve termine. Con la domanda ancora contenuta e l'evoluzione della pandemia che non si arresta, il solo segmento dei veicoli ECV non è in grado di essere sufficientemente profittevole per compensare le perdite che i car makers dovranno subire. I regolamenti europei impongono obiettivi stringenti nella riduzione delle emissioni, che spingono gli OEM a vendere più veicoli elettrici e dunque contribuiscono all'aumento della domanda in Europa, ma un'accelerazione di questo processo è possibile solo con un forte sostegno all'acquisto e con un impegno massiccio in infrastrutture di ricarica su tutto il territorio europeo.

Figura 11. DOMANDA DI VEICOLI ECV NEI MACRO MERCATI DEL MONDO
Gennaio-Settembre 2020/Gennaio-Settembre 2019
Volumi e variazioni % tendenziali



Trend globale riduzione emissioni di CO2

In un recente studio dell'ICCT (International Council on Clean Transportation), viene evidenziato come un numero sempre maggiore di amministrazioni (a livelli diversificati: statali, regionali e provinciali) abbiano definito tempistiche precise per eliminare gradualmente le vendite di auto nuove a combustione interna, incrementando quelle di auto elettrificate. In testa, numerosi paesi europei.

Norvegia e Paesi Bassi in particolare si sono impegnati a rispettare le tempistiche più rigorose. In meno di cinque anni, il Governo Norvegese punta a immatricolazioni nuove di autovetture, veicoli commerciali leggeri e autobus urbani ad emissioni zero. Entro il 2030, il paese punta inoltre ad avere il 75% dei nuovi autobus a lunga percorrenza e il 50% dei nuovi camion venduti ad emissioni zero.

Il 2030 è l'obiettivo anche di Danimarca, Islanda, Irlanda, Paesi Bassi, Slovenia e Svezia, mentre la Scozia intende bloccare le vendite di auto e veicoli commerciali leggeri a combustione interna entro il 2032. Per Regno Unito, Francia e Spagna il target è il 2040.

In Nord America, la California è lo Stato con gli obiettivi più ambiziosi in termini di mobilità sostenibile: entro il 2035 tutte le nuove autovetture e i nuovi autocarri leggeri venduti dovranno essere ad emissioni zero.

Il Canada ha fissato obiettivi graduali per le autovetture e i veicoli commerciali leggeri, per raggiungere nel 2040 il 100% di auto nuove elettrificate, ma non ha ancora adottato un regolamento giuridicamente vincolante.

In America centrale e meridionale, Colombia e Costa Rica sono gli unici paesi che hanno obiettivi ufficiali di eliminazione dei veicoli ICE, rispettivamente identificati nel 2035 e nel 2050.

La provincia cinese di Hainan ha fissato gli obiettivi più ambiziosi dell'Asia per eliminare gradualmente le vendite di nuove autovetture diesel e benzina, veicoli commerciali leggeri ed autobus entro il 2030, così come Israele con una quota gradualmente crescente di veicoli elettrici nelle vendite ai privati.

Capo Verde è l'unico stato africano impegnato ad eliminare gradualmente i veicoli ICE: l'obiettivo del paese è vietare le importazioni di veicoli ICE entro il 2035 (autovetture, veicoli commerciali leggeri, autobus, autocarri medi e pesanti e veicoli a due ruote).

Alle iniziative dei singoli Paesi se ne vanno via via creando anche di collettive: diciotto tra paesi, stati e province hanno aderito all'International Zero Emission Vehicle Alliance (IZEVA) con l'obiettivo di rendere a emissioni zero entro il 2050 tutte le nuove vendite di veicoli passeggeri.

È importante comunque sottolineare che i principali mercati automobilistici come Stati Uniti, Cina e Germania non hanno un impegno vincolante a lungo termine per una transizione completa verso veicoli a basso impatto ambientale. Negli Stati Uniti, lo Zero-Emission Vehicles Act che stabilisce un obiettivo di vendita di veicoli a emissioni zero entro il 2040, non è ancora stato approvato.

In Cina, sebbene l'agenzia di regolamentazione competente abbia richiesto una diminuzione di vendite delle auto più inquinanti nel 2017, non ci sono ancora obiettivi governativi ufficiali. Detto questo, la Cina è già abbastanza avanti in termini di elettrificazione della sua flotta di autobus. Le vendite di nuovi autobus elettrici hanno toccato il 96% nel 2019. Anche la Germania ha implicitamente accettato di eliminare gradualmente i veicoli con motore a combustione entro il 2050 al più tardi; tuttavia, questo impegno non si riflette ancora nel Piano nazionale per la protezione del clima.

Gli impegni di eliminazione graduale si applicano esclusivamente ai veicoli nuovi e non ai veicoli già in circolazione; pertanto, sono più che mai necessarie misure che incentivino le vendite, la rottamazione dei veicoli più inquinanti e la creazione di una rete infrastrutturale che possa supportare l'utente finale.

Gli incentivi finanziari sono fondamentali per ridurre il costo di acquisto e di mantenimento delle auto elettriche rispetto alle tradizionali e risultano indispensabili nella fase di implementazione della tecnologia per attivare e rafforzare un circolo virtuoso. Un circolo strutturato intorno all'aumento delle vendite, all'intensificazione della produzione e al miglioramento della tecnologia. I costruttori ed i componentisti devono poter realizzare progressi tecnologici sulle batterie. Le materie prime, oggi utilizzate, hanno un alto costo economico per l'estrazione, il trattamento e la trasformazione e un impatto notevole su ambiente e persone nei paesi di produzione, prevalentemente in via di sviluppo.

Gli operatori in campo energetico, devono essere pronti ad adeguare la produzione e le reti energetiche alle nuove esigenze; architetti, ingegneri, urbanisti devono poter ridisegnare le città, la mobilità, il paesaggio, in maniera più smart.

Il futuro della mobilità elettrica coinvolge tutti, ma lo sforzo maggiore da compiere riguarda sicuramente l'utente finale, che deve apprendere uno nuovo modello di guida, più volto al risparmio energetico, fondamentale per le auto elettriche, considerati i tempi e l'insufficienza di infrastrutture di ricarica che non consentono l'autonomia di un modello a combustione interna.

L'automobilista dovrà modificare le proprie abitudini, per esempio considerando che in accelerazione si disperde molta energia e optando quindi per uno stile di guida più tranquillo al fine di evitare d'esaurire in breve tempo l'autonomia residua. Va rieducato anche alla frenata, all'utilizzo di riscaldamento e di climatizzazione, alla programmazione dei propri viaggi e percorsi. È necessario infine mettere in condizione l'utente finale di fare scelte consapevoli, incentivando la realizzazione di punti di ricarica di proprietà, presso la propria abitazione, o il luogo di lavoro, e ancora modificando la fiscalità, adattandola alle emissioni di CO₂.

Sono altresì fattori determinanti nell'evoluzione della domanda di veicoli elettrici e nel conseguimento degli obiettivi di riduzione delle emissioni, su cui i decisori pubblici possono investire: la conoscenza dei dati di parco (vetustà, standard emissivi, etc) 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.



La crisi dell'economia mondiale, che ha fatto seguito a quella sanitaria, è destinata a causare dunque una grave flessione delle vendite globali di autoveicoli nel 2020 (già in calo nel 2018 e 2019) e solleva domande difficili sulle priorità delle case automobilistiche e sulla loro capacità di finanziare la transizione. La traiettoria a lungo termine non è cambiata, ma il mercato sarà accidentato per i prossimi tre anni e la differenza nell'adozione dei veicoli elettrici tra i paesi è destinata ad allargarsi.

Per il 2020, ACEA prevede una riduzione nel mercato dell'auto europeo attorno al 25% rispetto al 2019.

Nei primi nove mesi del 2020 il mercato europeo delle auto ECV, in volumi e quote, ha continuato a crescere, nonostante il crollo verticale della domanda (+103% a gennaio-settembre 2020 con un mercato in flessione del 29%), mentre in Cina e USA le nuove immatricolazioni di ECV sono diminuite rispettivamente del 18% e del 20% ca.

Secondo le proiezioni di inizio anno (pre-Covid), si stimava possibile entro il 2025 la tendenziale parità tecnologica tra propulsione elettrica e motore termico ed entro il 2030 l'allineamento dei costi d'acquisto per il cliente finale tra le auto elettriche e altre modalità di propulsione.

UE/EFTA/UK Il mercato europeo delle autovetture per alimentazione
Gennaio-Giugno 2020, volumi, variazioni% tendenziali, quote

| UE/EFTA mercato auto: 8.532.338 -29,2% | 4.347.055 auto a benzina | | 2.296.445 auto diesel | | 1.888.838 auto ad alim.altern. | |
|--|-----------------------------|-----------------------------------|---|--|---|---|
| | ↓ -38,7% | il 51,0% del mercato auto EU/EFTA | ↓ -37,9% | il 26,9% del mercato auto EU/EFTA | ↑ +49,4% | il 22,1% del mercato auto EU/EFTA |
| 1.888.838 auto ad alim.altern. | ← 100% | 41% BEV+PHEV |  | 52% HEV | 7% GAS |  |
| BEV (puro elettrico) | 418.142 | +64,7% | 4,9% del mercato totale | GERMANIA 1° mercato BEV: 98.610 unità | FRANCIA 2° mercato BEV: 70.587 unità | UK 3° mercato BEV: 66.611 unità |
| PHEV (ibride plug-in) | 350.772 | +179,3 | 4,1% del mercato totale | GERMANIA 1° mercato PHEV: 105.882 unità | UK 2° mercato PHEV: 42.277 unità | FRANCIA 3° mercato PHEV: 40.287 unità |
| HEV (ibride mild-full) | 981.286 | +42,6 | 11,5% del mercato totale | GERMANIA 1° mercato HEV: 206.041 unità | UK 2° mercato HEV: 205.767 unità | ITALIA 3° mercato HEV: 125.171 unità |
| GAS, E85 | 138.628 | -29,4 | 1,6% del mercato totale | ITALIA 1° mercato GAS: 87.051 unità | FRANCIA 2° mercato GAS: 11.013 unità | GERMANIA 3° mercato GAS: 9.024 unità |

Nota: I dati del mercato UE non includono Bulgaria, Croazia, Malta

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

Focus ANFIA "UE/EFTA/UK - Il mercato auto ad alimentazione alternativa, gennaio-settembre 2020"

Per informazioni rivolgersi a:

Marisa Saglietto, Responsabile Area Studi e Statistiche ANFIA

m.saglietto@anfia.it

tel. 011/5546.526