

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

GENNAIO/MARZO 2020

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



Indice

3. Il mercato europeo delle nuove autovetture in sintesi, Gennaio-Marzo 2020
 4. Trend del mercato autovetture: tutte le alimentazioni
 6. *Paesi/Alimentazioni: volumi, variazioni % 2020/2019, quote alimentazione*
 7. *Paesi/Alimentazioni: Volumi e quote alimentazione sui mercati nazionali, 1°T 2020*
 9. *Obiettivo 2020-2021: nuovo target emissioni di CO₂ g/km delle nuove auto*
 11. *Box: I carburanti sintetici*
 12. Covid-19 e industria automobilistica
 13. Trend del mercato autovetture ad alimentazione alternativa
 17. *Major markets ad alimentazione alternativa*
 21. *Mercato auto elettriche (puro elettrico, ibride plug-in)*
 26. *Box: Rete infrastrutturale*
 27. *Mercato auto ibride (escluso ibride plug-in)*
 28. *Mercato auto a gas*
 29. Mercati extra-UE di *passenger vehicles* ad alimentazione alternativa
 30. Infografica
-

Publicato il 27.5.2020

Area Studi e Statistiche, tel. 011 5546526
Marisa Saglietto, Responsabile, m.saglietto@anfia.it

ANFIA - Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica - è una delle maggiori associazioni di categoria aderenti a CONFINDUSTRIA. 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/Marzo 2020

L'indagine ACEA sul mercato delle autovetture per tipo di motorizzazione riguarda l'area UE a 24 Paesi (sono esclusi Bulgaria, Croazia, Malta) allargata all'EFTA e al Regno Unito. L'area indagata conta, per l'intero 2019, oltre 15,7 milioni di nuove immatricolazioni, +1,1% sul 2018 e per il 1° trimestre 2020, 3,04 milioni di nuove registrazioni, -26% rispetto ad un anno fa, pari ad una perdita di 1,07 milioni di registrazioni in soli 3 mesi. Il mercato europeo delle autovetture chiudeva il 1° bimestre già con una flessione delle immatricolazioni del 7,3%. **A marzo**, con le misure restrittive adottate dai Governi nazionali europei per contenere il contagio da Covid-19, le vendite di auto sono crollate del 52%, con appena 849mila nuove registrazioni contro 1,76 di marzo 2019.

Nel 1° trimestre 2020, le immatricolazioni registrano un calo del 35% per le auto diesel, un calo del 33% per le auto a benzina e un aumento del 48% per le auto ad alimentazione alternativa.

Il calo del mercato totale di 1,07 milioni auto conta un decremento in volumi di auto diesel e benzina di 1,26 milioni di unità e un incremento di quasi 188mila auto ad alimentazione alternativa rispetto a gennaio-marzo 2019.

Il mercato delle auto ad alimentazione alternativa non cresce dunque solo in termini di quota a fronte di un mercato complessivo in forte calo, ma cresce anche in termini di volumi.

Il mercato auto con alimentazione alternativa totalizza 578.338 nuove immatricolazioni e una quota del 19% sul totale mercato. Le vendite di auto elettriche realizzano ottimi risultati in tutti i mercati (con le sole eccezioni di Cipro e Norvegia), grazie ad un arretrato di ordini, nuovi modelli e politiche di supporto.

Il mercato delle auto ricaricabili aumenta dell'81,7% e quello delle auto ibride mild-full del 49%, mentre le vendite di auto a gas calano del 30% rispetto a gennaio-marzo 2019.

Da gennaio a marzo 2020, quasi 1 consumatore su 5 ha optato per l'acquisto di modelli a trazione alternativa (19%), con una scelta preponderante per i modelli elettrificati (39% ricaricabili, 54% ibride tradizionali, 7% gas).

In termini di volumi, la Germania è leader del mercato auto "green" europeo, con 117.884 nuove immatricolazioni di auto (+75%) e una quota del 20,4%; seguono ai primi posti Regno Unito (100.129 unità), Italia (72.431) e Francia (66.081).

UE/EFTA/UK - IMMATRICOLAZIONI AUTOVETTURE NUOVE PER ALIMENTAZIONE, 1°T 2019/1°T 2020

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

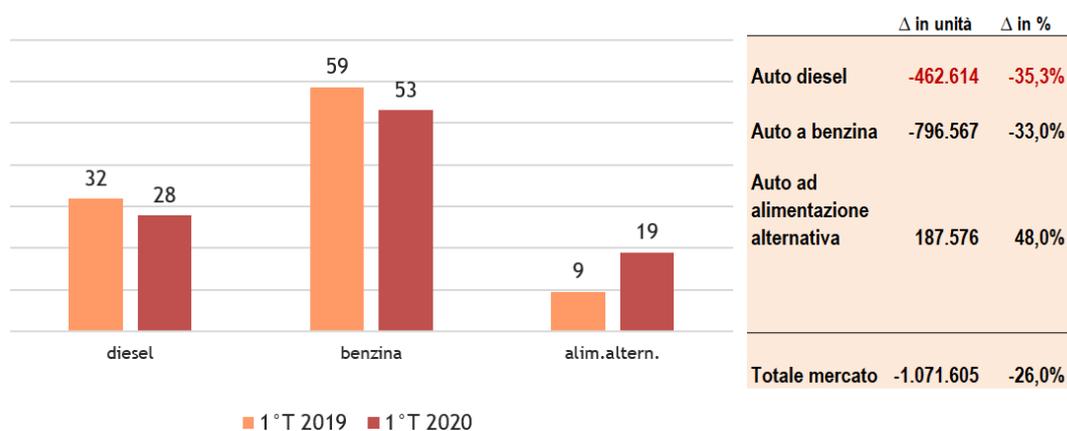


Grafico Area Studi e Statistiche ANFIA su dati ACEA

Trend del mercato autovetture: tutte le alimentazioni

Nel 1° trimestre 2020 il mercato UE/EFTA/UK delle autovetture nuove risulta in calo del 26% rispetto all' analogo periodo del 2019, con 3,04 milioni di unità.

UE/EFTA/UK - IMMATRICOLAZIONI AUTOVETTURE NUOVE PER ALIMENTAZIONE, 1° T 2020 / 1° T 2019 in % sul totale mercato

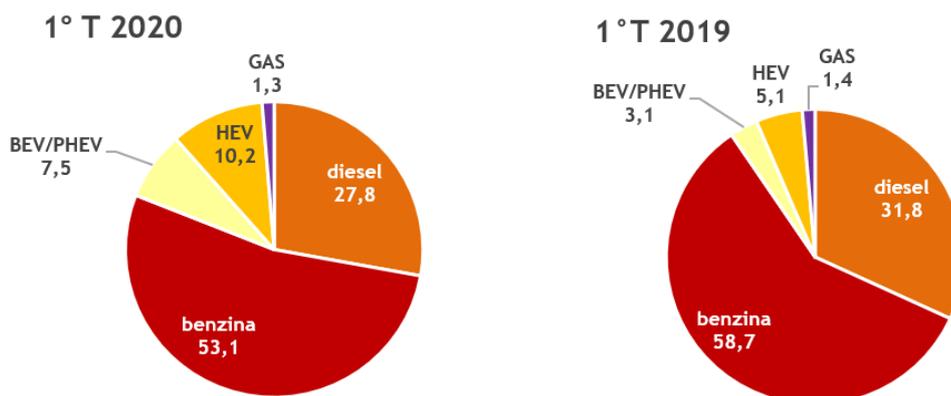


Grafico Area Studi e Statistiche ANFIA su dati ACEA

Il mercato delle auto diesel si ridimensiona del 35%, pari ad una perdita di 463mila unità e una quota di mercato del 27,8% (era del 31,8% un anno fa).

Il mercato diesel conta a fine marzo 847mila autovetture.

La riduzione trimestrale del mercato di auto diesel vale un delta negativo di quasi 118mila unità in Italia, 96mila in UK, 70mila in Francia, 67mila in Germania e 30mila in Spagna. Da inizio anno, nei cinque major markets è stato venduto il 72% delle auto diesel nuove immatricolate in UE/EFTA/UK.

Solo in Irlanda le vendite di auto diesel hanno una quota superiore al 40% sul totale mercato. In Italia le auto diesel valgono il 34% del mercato, una quota superiore agli altri major markets che si fermano in Francia al 33%, Germania al 32%, Spagna al 27% e Regno Unito al 19%. Le quote più basse si registrano in Norvegia (10,8%) e Paesi Bassi (5,3%).

UE/EFTA/UK - QUOTA IMMATRICOLAZIONI DI AUTO NUOVE DIESEL PER PAESE, 1° T 2020

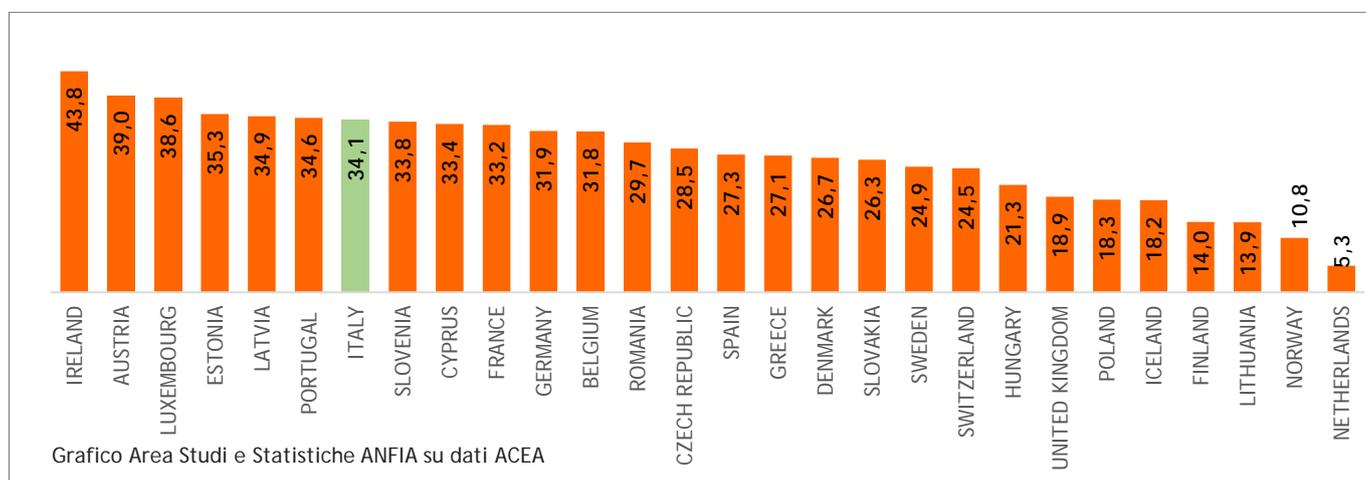
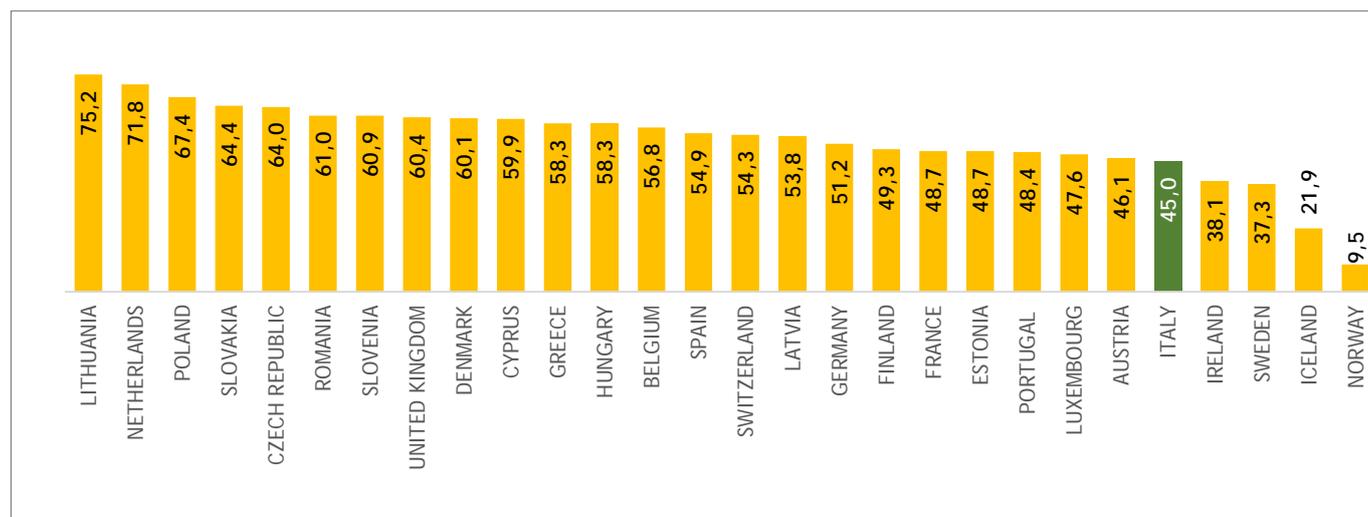


Grafico Area Studi e Statistiche ANFIA su dati ACEA

Nel 1° trimestre 2020 le vendite di auto a benzina sono 1,62 milioni, -33% sull'analogo trimestre del 2019, il 53% delle vendite complessive (5,5 punti in meno della quota di 58,7% di gennaio-marzo 2019). Lituania e Paesi Bassi hanno le quote di auto a benzina più alte tra i Paesi europei, oltre il 70% del proprio mercato, mentre Islanda (21,9%) e Norvegia (9,5%) le più basse.

UE/EFTA/UK - QUOTA IMMATRICOLAZIONI DI AUTO NUOVE A BENZINA PER PAESE, 1° T 2020



Nel 1° trimestre 2020, con un aumento del 48%, sono state immatricolate 578mila auto ad alimentazione alternativa, il 19% delle vendite complessive. Il buon andamento del mercato nel 1° trimestre del 2020, segue quello ottimo conseguito nel 4° trimestre del 2019, che registrava un incremento tendenziale delle vendite del 61,5% e una quota del 14% sul totale mercato. Le vendite di ottobre-dicembre hanno rappresentato il 29% del mercato 2019 di auto ad alimentazione alternativa (5 punti in più rispetto allo stesso periodo del 2018).

La crescita del mercato "green" è determinata dalla vendita di auto elettrificate (ECV+HEV).

Si evidenzia proprio a partire dagli ultimi 3 mesi del 2019 "uno scatto" in avanti delle vendite di modelli ricaricabili.

UE/EFTA/UK - IMMATRICOLAZIONI TRIMESTRALI DI AUTO ECV (BEV+PHEV) DAL 2014 AL 2020

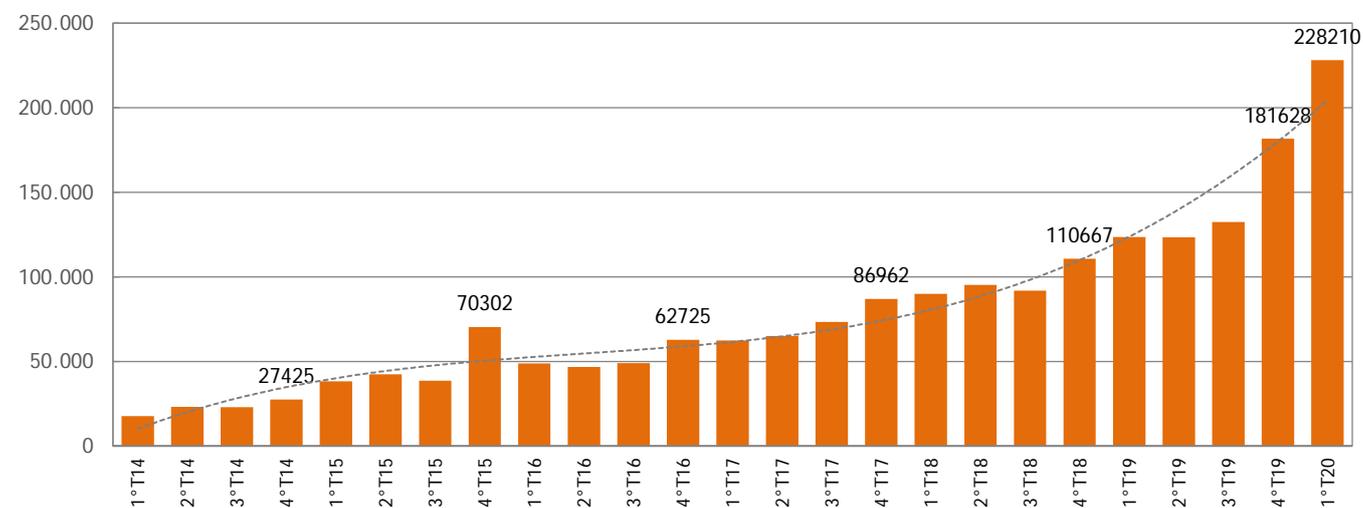


Grafico Area Studi e Statistiche ANFIA su dati ACEA

UE/EFTA/UK - IMMATRICOLAZIONI di AUTO NUOVE PER PAESE E ALIMENTAZIONE, 1°T 2020 / 1°T 2019
Volumi, quote e variazioni percentuali tendenziali

	DIESEL			BENZINA			ALIMENTAZIONE ALTERNATIVA			TOTALE								
	1T2020	%	Var. %	1T2020	%	Var. %	1T2020	%	Var. %	1T2020	%	Var. %						
AUSTRIA	21.319	2,5	-32,3	25.224	1,6	44,024	1,8	-42,7	8.137	1,4	5.354	1,4	52,0	54.680	1,8	80.855	1,8	-32,4
BELGIUM	40.521	4,8	-12,2	72.387	4,5	99,505	4,1	-27,3	14.508	2,5	10.214	2,6	42,0	127.416	4,2	155.864	4,2	-18,3
CYPRUS	901	0,1	-9,2	1.617	0,1	1,569	0,1	3,1	182	0,0	202	0,1	-9,9	2.700	0,1	2.763	0,1	-2,3
CZECH REPUBLIC	14.686	1,7	-11,9	33.007	2,0	41,718	1,7	-20,9	3.902	0,7	1,922	0,5	103,0	51.595	1,7	60.318	1,7	-14,5
DENMARK	13.037	1,5	-24,5	29.341	1,8	43,707	1,8	-32,9	6.480	1,1	5,291	1,4	22,5	48.858	1,6	66.266	1,6	-26,3
ESTONIA	2.510	0,3	-21,8	3.458	0,2	4,425	0,2	-21,9	1.136	0,2	554	0,1	105,1	7.104	0,2	8.189	0,2	-13,2
FINLAND	3.945	0,5	-39,8	13.938	0,9	16,872	0,7	-17,4	10.383	1,8	5,673	1,5	83,0	28.266	0,9	29.102	0,9	-2,9
FRANCE	121.017	14,3	-36,6	177.581	11,0	323,881	13,4	-45,2	66.081	11,4	38,496	9,9	71,7	364.679	12,0	553.335	12,0	-34,1
GERMANY	224.046	26,4	-23,0	359.429	22,2	521,592	21,6	-31,1	117.884	20,4	67,405	17,2	74,9	701.359	23,1	880.089	23,1	-20,3
GREECE	5.790	0,7	-26,1	12.474	0,8	16,887	0,7	-26,1	3.126	0,5	1,568	0,4	99,4	21.390	0,7	26.289	0,7	-18,6
HUNGARY	6.954	0,8	-6,7	19.033	1,2	24,557	1,0	-22,5	6.683	1,2	2,325	0,6	187,4	32.670	1,1	34.335	1,1	-4,8
IRELAND	21.897	2,6	-29,0	19.061	1,2	26,319	1,1	-27,6	9.026	1,6	6,984	1,8	29,2	49.984	1,6	64.126	1,6	-22,1
ITALY	118.469	14,0	-49,8	156.373	9,7	230,997	9,6	-32,3	72.431	12,5	71,021	18,2	2,0	347.273	11,4	538.125	11,4	-35,5
LATVIA	1.483	0,2	-17,7	2.288	0,1	2,600	0,1	-12,0	482	0,1	339	0,1	42,2	4.253	0,1	4.740	0,1	-10,3
LITHUANA	1.486	0,2	-29,1	8.072	0,5	7,533	0,3	7,2	1.170	0,2	572	0,1	104,5	10.728	0,4	10.200	0,4	5,2
LUXEMBOURG	4.596	0,5	0,0	5.670	0,4	6,444	0,4	1,646	1.646	0,3	1,646	0,3	16,947	11.912	0,4	11.912	0,4	0,4
NETHERLANDS	5.468	0,6	-48,3	74.091	4,6	87,931	3,6	-15,7	23.616	4,1	16,947	4,3	39,4	103.175	3,4	115.450	3,4	-10,6
POLAND	19.729	2,3	-33,3	72.466	4,5	100,704	4,2	-28,0	15.357	2,7	9,485	2,4	61,9	107.552	3,5	139.752	3,5	-23,0
PORTUGAL	15.651	1,8	-35,8	21.917	1,4	29,539	1,2	-25,8	7.714	1,3	5,545	1,4	39,1	45.282	1,5	59.445	1,5	-23,8
ROMANIA	8.301	1,0	-24,1	17.058	1,1	22,936	1,0	-25,6	2.611	0,5	1,963	0,5	33,0	27.970	0,9	35.836	0,9	-21,9
SLOVAKIA	4.986	0,6	-22,6	12.211	0,8	16,604	0,7	-26,5	1.769	0,3	849	0,2	108,4	18.966	0,6	23.897	0,6	-20,6
SLOVENIA	5.482	0,6	-12,1	9.873	0,6	13,369	0,6	-26,2	853	0,1	654	0,2	30,4	16.208	0,5	20.263	0,5	-20,0
SPAIN	59.675	7,0	-33,8	120.015	7,4	194,220	8,0	-38,2	39.013	6,7	32,551	8,3	19,9	218.703	7,2	316.890	7,2	-31,0
SWEDEN	16.443	1,9	-39,1	24.686	1,5	32,488	1,3	-24,0	25.012	4,3	14,414	3,7	73,5	66.141	2,2	73.880	2,2	-10,5
EUROPEAN UNION	738.392	87,1	-32,6	1.291.270	79,9	1.903,977	78,9	-32,2	439.202	75,9	300,328	76,9	46,2	2.468.864	81,1	3.300.009	81,1	-25,2
EU14	671.874	79,3	-33,5	1.112.187	68,8	1.667,962	69,1	-33,3	405.057	70,0	281,463	72,0	43,9	2.189.118	71,9	2.959,716	71,9	-26,0
EU (New Members)	66.518	7,9	-22,1	179.083	11,1	236,015	9,8	-24,1	34.145	5,9	18,865	4,8	81,0	279.746	9,2	340,293	9,2	-17,8
ICELAND	452	0,1	-48,5	543	0,0	1,162	0,0	-53,3	1.485	0,3	682	0,2	117,7	2.480	0,1	2.721	0,1	-8,9
NORWAY	3.492	0,4	-34,7	3.075	0,2	6,062	0,3	-49,3	25.791	4,5	27,073	6,9	-4,7	32.358	1,1	38.485	1,1	-15,9
SWITZERLAND	13.605	1,6	-33,1	30.116	1,9	44,391	1,8	-32,2	11.731	2,0	7,351	1,9	59,6	314.584	10,3	381.499	10,3	-17,5
EFTA	17.549	2,1	-33,9	33.734	2,1	51,615	2,1	-34,6	39.007	6,7	35,106	9,0	11,1	90.290	3,0	113.271	3,0	-20,3
UNITED KINGDOM	91.419	10,8	-51,3	292.009	18,1	457,988	19,0	-36,2	100.129	17,3	55,328	14,2	81,0	483.557	15,9	701.036	15,9	-31,0
EU + EFTA + UK	847.360	100,0	-35,3	1.617.013	100,0	2.413,580	100,0	-33,0	578.338	100,0	390,762	100,0	48,0	3.042.711	100,0	4.114,316	100,0	-26,0
EU14 + EFTA + UK	780.842	92,1	-36,2	1.437.930	88,9	2.177,565	90,2	-34,0	544.193	94,1	371,897	95,2	46,3	2.762.965	90,8	3.774,023	90,8	-26,8

UE/EFTA/UK - IMMATRICOLAZIONI DI AUTO NUOVE PER PAESE E ALIMENTAZIONE, 1°T 2020

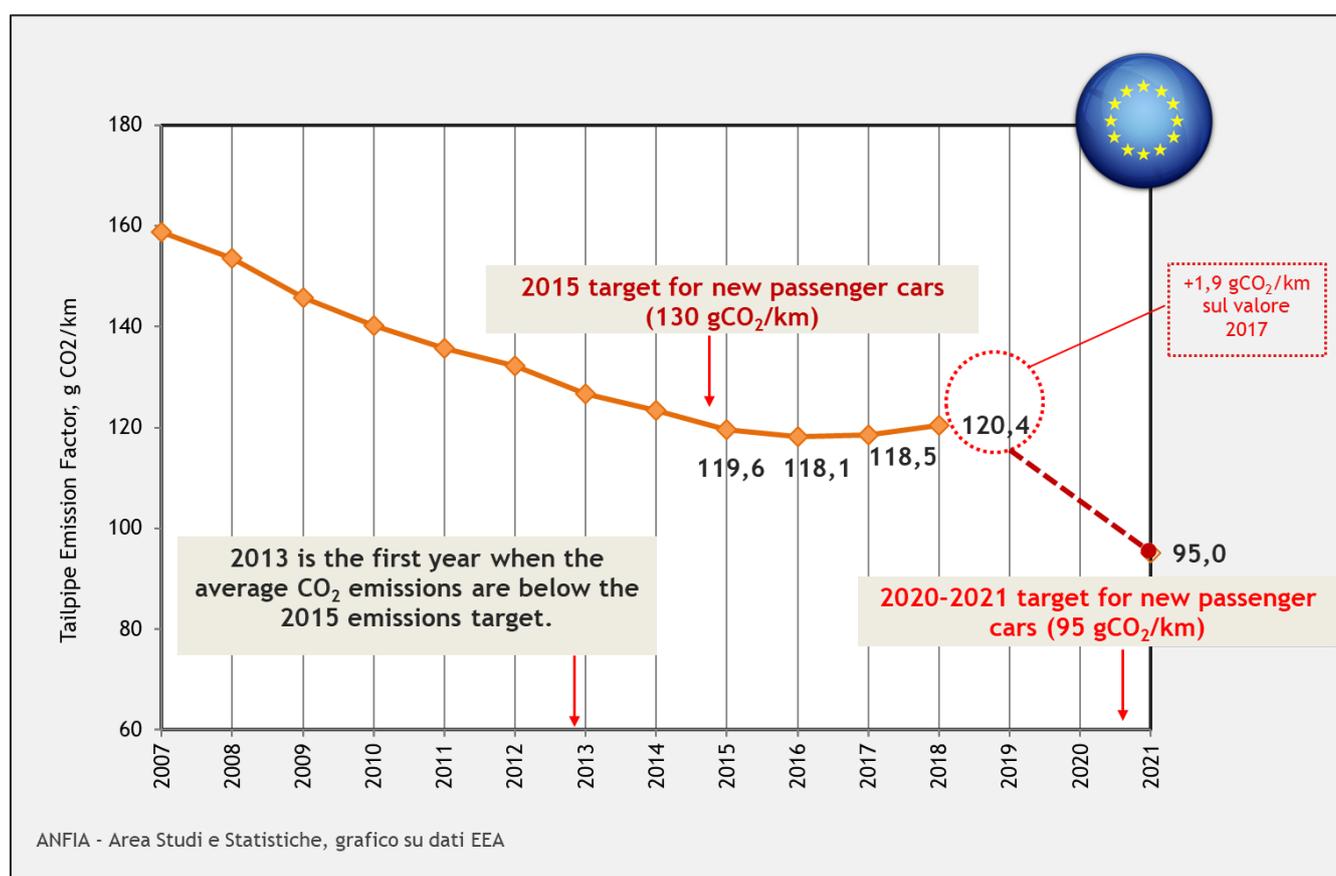
Volumi e quote alimentazioni sul mercato Paese

Quota sul totale Paese																
	BEV	PHEV	HEV	GAS	AFV	DIESEL	BENZINA	TOTALE	BEV	PHEV	HEV	GAS	AFV	DIESEL	BENZINA	TOTALE
AUSTRIA	4,5	2,2	8,1	0,2	14,9	39,0	46,1	100,0	4,5	2,2	8,1	0,2	14,9	39,0	46,1	100,0
BELGIUM	2,3	3,8	4,7	0,6	11,4	31,8	56,8	100,0	2,3	3,8	4,7	0,6	11,4	31,8	56,8	100,0
CYPRUS	0,1	0,0	6,6	0,0	6,7	33,4	59,9	100,0	0,1	0,0	6,6	0,0	6,7	33,4	59,9	100,0
CZECH REPUBLIC	1,7	0,9	4,1	0,9	7,6	28,5	64,0	100,0	1,7	0,9	4,1	0,9	7,6	28,5	64,0	100,0
DENMARK	4,4	4,1	4,8	0,0	13,3	26,7	60,1	100,0	4,4	4,1	4,8	0,0	13,3	26,7	60,1	100,0
ESTONIA	0,7	0,2	11,2	3,9	16,0	35,3	48,7	100,0	0,7	0,2	11,2	3,9	16,0	35,3	48,7	100,0
FINLAND	3,2	12,9	18,0	2,6	36,7	14,0	49,3	100,0	3,2	12,9	18,0	2,6	36,7	14,0	49,3	100,0
FRANCE	7,1	2,6	8,3	0,2	18,1	33,2	48,7	100,0	7,1	2,6	8,3	0,2	18,1	33,2	48,7	100,0
GERMANY	3,7	3,8	9,0	0,3	16,8	31,9	51,2	100,0	3,7	3,8	9,0	0,3	16,8	31,9	51,2	100,0
GREECE	0,3	0,4	12,1	1,8	14,6	27,1	58,3	100,0	0,3	0,4	12,1	1,8	14,6	27,1	58,3	100,0
HUNGARY	1,6	1,5	17,4	0,0	20,5	21,3	58,3	100,0	1,6	1,5	17,4	0,0	20,5	21,3	58,3	100,0
IRELAND	3,3	2,1	12,7	0,0	18,1	43,8	38,1	100,0	3,3	2,1	12,7	0,0	18,1	43,8	38,1	100,0
ITALY	1,6	0,8	10,0	8,5	20,9	34,1	45,0	100,0	1,6	0,8	10,0	8,5	20,9	34,1	45,0	100,0
LATVIA	1,0	0,5	9,3	0,5	11,3	34,9	53,8	100,0	1,0	0,5	9,3	0,5	11,3	34,9	53,8	100,0
LITHUANIA	0,8	0,0	10,1	0,0	10,9	13,9	75,2	100,0	0,8	0,0	10,1	0,0	10,9	13,9	75,2	100,0
LUXEMBOURG	2,8	3,8	7,2	0,0	13,8	38,6	47,6	100,0	2,8	3,8	7,2	0,0	13,8	38,6	47,6	100,0
NETHERLANDS	8,4	3,2	11,2	0,1	22,9	5,3	71,8	100,0	8,4	3,2	11,2	0,1	22,9	5,3	71,8	100,0
POLAND	0,5	0,6	12,5	0,6	14,3	18,3	67,4	100,0	0,5	0,6	12,5	0,6	14,3	18,3	67,4	100,0
PORTUGAL	5,9	4,6	6,3	0,2	17,0	34,6	48,4	100,0	5,9	4,6	6,3	0,2	17,0	34,6	48,4	100,0
ROMANIA	1,0	0,0	8,0	0,3	9,3	29,7	61,0	100,0	1,0	0,0	8,0	0,3	9,3	29,7	61,0	100,0
SLOVAKIA	0,9	0,8	7,0	0,6	9,3	26,3	64,4	100,0	0,9	0,8	7,0	0,6	9,3	26,3	64,4	100,0
SLOVENIA	2,4	0,0	2,8	0,0	5,3	33,8	60,9	100,0	2,4	0,0	2,8	0,0	5,3	33,8	60,9	100,0
SPAIN	1,8	1,5	13,5	1,1	17,8	27,3	54,9	100,0	1,8	1,5	13,5	1,1	17,8	27,3	54,9	100,0
SWEDEN	8,5	19,4	8,2	1,7	37,8	24,9	37,3	100,0	8,5	19,4	8,2	1,7	37,8	24,9	37,3	100,0
EUROPEAN UNION	3,7	3,1	9,4	1,6	17,8	29,9	52,3	100,0	3,7	3,1	9,4	1,6	17,8	29,9	52,3	100,0
EU14	4,1	3,4	9,4	1,7	18,5	30,7	50,8	100,0	4,1	3,4	9,4	1,7	18,5	30,7	50,8	100,0
EU (New Members)	1,1	0,7	9,9	0,6	12,2	23,8	64,0	100,0	1,1	0,7	9,9	0,6	12,2	23,8	64,0	100,0
ICELAND	32,3	15,0	12,0	0,6	59,9	18,2	21,9	100,0	32,3	15,0	12,0	0,6	59,9	18,2	21,9	100,0
NORWAY	50,5	19,2	10,0	0,0	79,7	10,8	9,5	100,0	50,5	19,2	10,0	0,0	79,7	10,8	9,5	100,0
SWITZERLAND	5,7	4,1	10,9	0,5	21,2	24,5	54,3	100,0	5,7	4,1	10,9	0,5	21,2	24,5	54,3	100,0
EFTA	22,5	9,8	10,6	0,3	43,2	19,4	37,4	100,0	22,5	9,8	10,6	0,3	43,2	19,4	37,4	100,0
UNITED KINGDOM	3,8	2,8	14,1	0,0	20,7	18,9	60,4	100,0	3,8	2,8	14,1	0,0	20,7	18,9	60,4	100,0
EU + EFTA + UK	4,3	3,2	10,2	1,3	19,0	27,8	53,1	100,0	4,3	3,2	10,2	1,3	19,0	27,8	53,1	100,0
EU14 + EFTA + UK	4,6	3,5	10,2	1,4	19,7	28,3	52,0	100,0	4,6	3,5	10,2	1,4	19,7	28,3	52,0	100,0

Volumi																
	BEV	PHEV	HEV	GAS	AFV	DIESEL	BENZINA	TOTALE	BEV	PHEV	HEV	GAS	AFV	DIESEL	BENZINA	TOTALE
AUSTRIA	2.434	1.189	4.412	102	8.137	21.319	25.224	54.680	2.434	1.189	4.412	102	8.137	21.319	25.224	54.680
BELGIUM	2.885	4.806	5.996	821	14.508	40.521	72.387	127.416	2.885	4.806	5.996	821	14.508	40.521	72.387	127.416
CYPRUS	4	4	178	0	182	901	1.617	2.700	4	4	178	0	182	901	1.617	2.700
CZECH REPUBLIC	855	465	2.106	476	3.902	14.686	33.007	51.595	855	465	2.106	476	3.902	14.686	33.007	51.595
DENMARK	2.140	2.019	2.321	0	6.480	13.037	29.341	48.858	2.140	2.019	2.321	0	6.480	13.037	29.341	48.858
ESTONIA	48	17	795	276	1.136	2.510	3.458	7.104	48	17	795	276	1.136	2.510	3.458	7.104
FINLAND	918	3.642	5.088	735	10.383	3.945	13.938	28.266	918	3.642	5.088	735	10.383	3.945	13.938	28.266
FRANCE	25.960	9.423	30.114	584	66.081	121.017	177.581	364.679	25.960	9.423	30.114	584	66.081	121.017	177.581	364.679
GERMANY	26.030	26.419	63.121	2.314	117.884	224.046	359.429	701.359	26.030	26.419	63.121	2.314	117.884	224.046	359.429	701.359
GREECE	71	88	2.591	376	3.126	5.790	12.474	21.390	71	88	2.591	376	3.126	5.790	12.474	21.390
HUNGARY	517	487	5.677	2	6.683	6.954	19.033	32.670	517	487	5.677	2	6.683	6.954	19.033	32.670
IRELAND	1.656	1.031	6.339	0	9.026	21.897	19.061	49.984	1.656	1.031	6.339	0	9.026	21.897	19.061	49.984
ITALY	5.399	2.951	34.717	29.364	72.431	118.469	156.373	347.273	5.399	2.951	34.717	29.364	72.431	118.469	156.373	347.273
LATVIA	44	22	396	20	482	1.483	2.288	4.253	44	22	396	20	482	1.483	2.288	4.253
LITHUANIA	87	1.083	853	3	1.170	1.486	8.072	10.728	87	1.083	853	3	1.170	1.486	8.072	10.728
LUXEMBOURG	336	454	853	3	1.646	4.596	5.670	11.912	336	454	853	3	1.646	4.596	5.670	11.912
NETHERLANDS	8.699	3.272	11.531	114	23.616	5.468	74.091	103.175	8.699	3.272	11.531	114	23.616	5.468	74.091	103.175
POLAND	587	691	13.477	602	15.357	19.729	72.466	107.552	587	691	13.477	602	15.357	19.729	72.466	107.552
PORTUGAL	2.676	2.101	2.831	106	7.714	15.651	21.917	45.282	2.676	2.101	2.831	106	7.714	15.651	21.917	45.282
ROMANIA	271	2.247	93	2.611	8.301	17.058	27.970	45.282	271	2.247	93	2.611	8.301	17.058	27.970	45.282
SLOVAKIA	166	158	1.333	112	1.769	4.986	12.211	18.966	166	158	1.333	112	1.769	4.986	12.211	18.966
SLOVENIA	387	461	5	853	5.482	9.873	16.208	16.208	387	461	5	853	5.482	9.873	16.208	16.208
SPAIN	3.948	3.306	29.417	2.342	39.013	59.675	120.015	218.703	3.948	3.306	29.417	2.342	39.013	59.675	120.015	218.703
SWEDEN	5.638	12.835	5.441	1.098	25.012	16.443	24.686	66.141	5.638	12.835	5.441	1.098	25.012	16.443	24.686	66.141
EUROPEAN UNION	91.756	75.376	232.525	39.545	439.202	738.392	1.291.270	2.468.864	91.756	75.376	232.525	39.545	439.202	738.392	1.291.270	2.468.864
EU14	88.790	73.536	204.772	37.959	405.057	671.874	1.112.187	2.189.118	88.790	73.536	204.772	37.959	405.057	671.874	1.112.187	2.189.118
EU (New Members)	2.966	1.840	27.753	1.586	34.145	66.518	179.083	279.746	2.966	1.840	27.753	1.586	34.145	66.518	179.083	279.746
ICELAND	801	371	298	15	1.485	452	543	2.480	801	371	298	15	1.485	452	543	2.480
NORWAY	16.347	6.221	3.222	1	25.791	3.492	3.075	32.358	16.347	6.221	3.222	1	25.791	3.492	3.075	32.358
SWITZERLAND	3.137	2.283	6.052	259	11.731	13.605	30.116	55.452	3.137	2.283	6.052	259	11.731	13.605	30.116	55.452
EFTA	20.285	8.875	9.572	275	39.007	17.549	33.734	90.290	20.285	8.875	9.572	275	39.007	17.549	33.734	90.290
UNITED KINGDOM	18.256	13.662	68.211													

Sul fronte ambientale, le politiche anti-diesel hanno rallentato i progressi sui cambiamenti climatici negli anni 2017-2018. Secondo i dati provvisori pubblicati dall'Agencia 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. Al momento non sono ancora disponibili i dati 2019.

UE, EMISSIONI MEDIE DI CO₂ DELLE NUOVE AUTO IMMATRICOLATE, g/km



Le emissioni di nuovi veicoli vengono sistematicamente testate mediante procedure di "omologazione". Dal 2017 è stata istituita la nuova procedura mondiale per i test sui veicoli leggeri (WLTP), con l'obiettivo di sostituire gradualmente il vecchio ciclo di guida europeo (NEDC) obsoleto.

Il WLTP consente di ottenere informazioni più realistiche sulle emissioni dei veicoli nelle prove di omologazione. Nel 2018 gli Stati membri hanno segnalato fattori di emissione sia NEDC che WLTP per circa 4,4 milioni di automobili (circa il 30% delle nuove immatricolazioni). Per questi veicoli, il fattore di emissione WLTP era in media superiore del 20% al fattore di emissione NEDC (fonte AEA).

Obiettivo 2021. Per raggiungere il target dell'UE di 95 gCO₂/km¹ al 2021, occorre che la media delle emissioni si riduca ancora di 25,4 g/km rispetto al valore del 2018, un'impresa che sembra difficile senza il contributo delle auto diesel nuove, 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.

I Governi di tutta l'UE devono intensificare gli investimenti nelle infrastrutture di ricarica e attuare significativi incentivi all'acquisto per i consumatori (come pagamenti di bonus e premi) per stimolare le vendite di auto a propulsione alternativa.

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

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

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

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

I costruttori saranno incentivati ad immettere sul mercato automobili a emissioni zero o che emettono meno di 50 g/km attraverso un sistema di "supercrediti". Ai fini del calcolo delle emissioni specifiche medie di un costruttore, tali auto saranno quindi conteggiate come:

2 veicoli nel 2020; 1,67 veicoli nel 2021; 1,33 veicoli nel 2022.

I costruttori, nell'arco di questi tre anni, potranno beneficiare dei supercrediti fino ad un limite di 7,5 g/km di riduzione totale delle emissioni di CO₂.

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

I produttori possono raggrupparsi e agire insieme per raggiungere il loro obiettivo di emissioni.

Nel costituire un tale pool, i produttori devono rispettare le norme del diritto alla concorrenza.

L'acquisto di bonus da altri costruttori per compensare le proprie emissioni è una procedura lecita e consentita dall'Unione Europea: l'obiettivo è consentire a chi è in ritardo di adeguarsi al processo di elettrificazione della gamma senza subire pesanti sanzioni.

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 di riduzione al 2030 è fissato al 31%. Per i camion la riduzione di CO₂ è del 15% al 2025 e del 30% al 2030.

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

Nel corso del 2020, visto il crollo repentino già accusato nei primi mesi dell'anno, tutto il settore subirà un forte impatto a causa di un mercato europeo fortemente contratto e caratterizzato da una distribuzione delle differenti alimentazioni molto singolare rispetto all'andamento tendenziale degli ultimi anni. Poiché la normativa applicabile alle autovetture e ai veicoli commerciali leggeri prevede che il calcolo dei target di riduzione al 2025 e al 2030 applicabili ad ogni singolo costruttore sia basato sui dati di mercato nel periodo di riferimento che va dal 01/07/2019 al 30/06/2020, è evidente che l'attuale crisi sanitaria mondiale potrebbe avere effetti sull'industria automotive che, se non mitigati da opportuni interventi correttivi a Bruxelles, si propagheranno per tutto il prossimo decennio.

UE, LA REGOLAMENTAZIONE EUROPEA DI RIDUZIONE DELLA CO₂ POST 2020

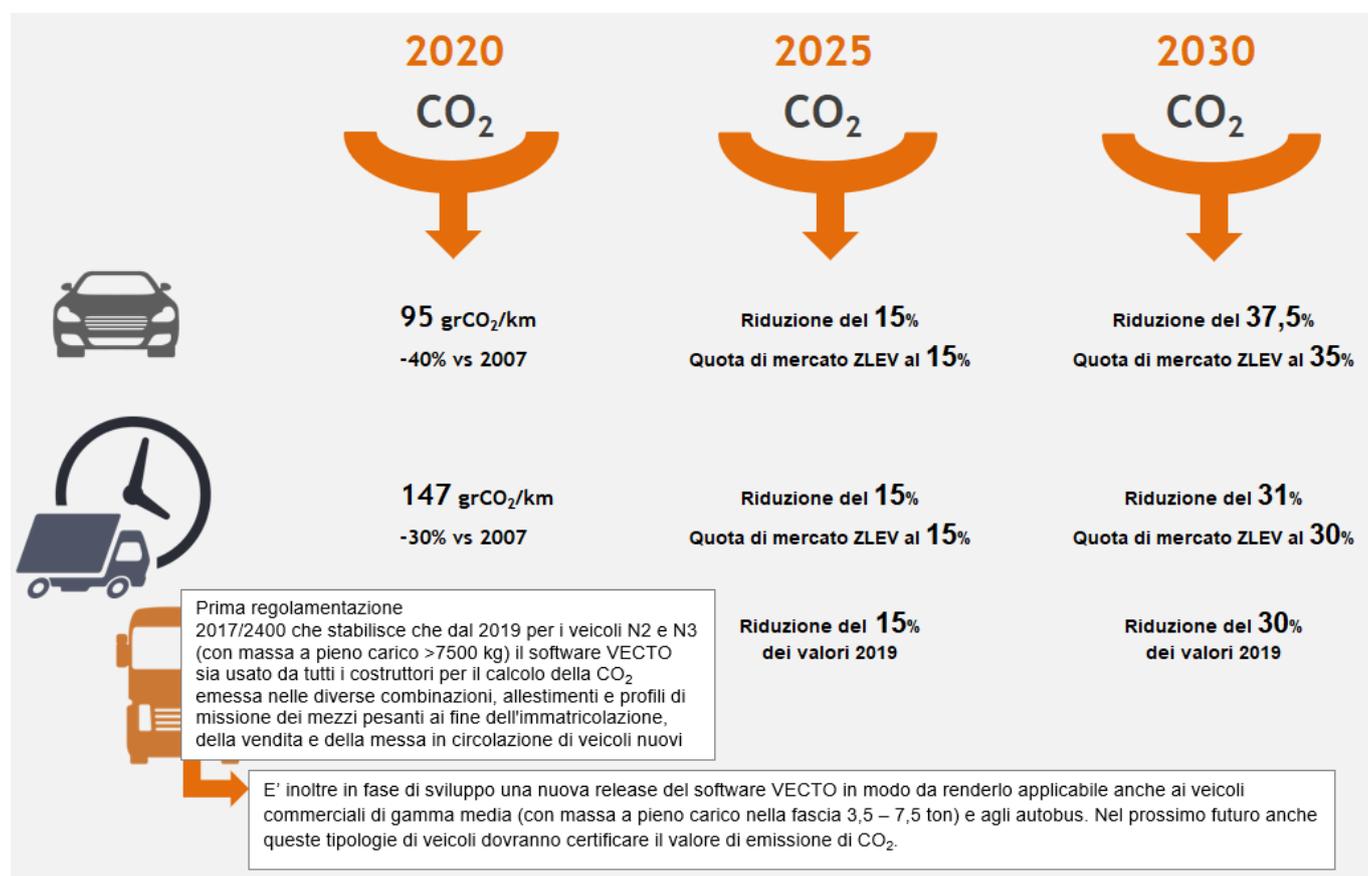


Grafico Area Studi e Statistiche ANFIA

Carburanti sintetici

Secondo una ricerca di mercato condotta da Bosch, nel 2030 due nuovi veicoli immatricolati su tre saranno ancora a diesel o benzina e dunque anche i veicoli esistenti dovranno fare la loro parte per ridurre le emissioni di CO₂. Una delle possibili soluzioni è l'utilizzo di carburanti sintetici. Secondo uno studio di Bosch, i carburanti sintetici rinnovabili hanno ormai superato la fase della ricerca di base. Tecnicamente, è già possibile produrli. Si utilizza elettricità generata da fonti rinnovabili per ricavare idrogeno dall'acqua, quindi si aggiunge il carbonio e infine si combinano CO₂ e H₂ per produrre benzina, diesel, gas o kerosene sintetici. Se da un lato il processo di produzione è pronto, non si può dire lo stesso della capacità produttiva, che dovrà aumentare rapidamente per soddisfare la domanda.

Incentivi potrebbero arrivare dalle quote carburante, grazie alla minore produzione di CO₂ a fronte dei consumi di massa e dalle certezze che offre una pianificazione a lungo termine. I carburanti sintetici e rinnovabili sono realizzati esclusivamente con l'energia ottenuta da fonti rinnovabili come il sole o il vento.

Idealmente, i produttori catturano la CO₂ necessaria per produrre questo carburante dall'aria circostante, trasformando i gas serra in una risorsa. Viene così a crearsi un circolo virtuoso in cui la CO₂ emessa dalla combustione dei carburanti sintetici e rinnovabili viene riutilizzata per produrre nuovo combustibile. I veicoli su strada alimentati da carburante sintetico non saranno quindi dannosi per il clima. I carburanti sintetici possono essere distribuiti senza dover prima modificare l'infrastruttura e i veicoli, hanno un impatto immediato e offrono risultati più veloci. Possono essere anche aggiunti ai carburanti tradizionali per ridurre le emissioni di CO₂ dei veicoli già in circolazione, contribuendo alla causa ancora prima che sia avviata la produzione su vasta scala. Le strutture chimiche e le proprietà di base della benzina rimangono intatte, tanto da poter alimentare anche le auto d'epoca.

I costi di produzione dei carburanti sintetici sono ancora elevati. I carburanti sintetici e rinnovabili saranno più convenienti una volta che la capacità di produzione sarà cresciuta e il costo dell'elettricità da fonti rinnovabili sarà diminuito. Secondo gli studi attuali, il prezzo di questi carburanti arriverà a 1,20 - 1,40 euro/litro (escluse le accise) entro il 2030 e a 1 euro/litro entro il 2050. Gli svantaggi in termini di costo di questi combustibili rispetto ai carburanti tradizionali si riducono notevolmente se viene considerato il vantaggio ecologico. La loro compatibilità con infrastrutture già esistenti e con le tecnologie automotive rende i carburanti sintetici e rinnovabili più competitivi rispetto ad altri sistemi di propulsione alternativi.

COVID-19 e industria automobilistica.

L'effetto del coronavirus su società ed economia globale non ha precedenti, con gravi conseguenze per l'industria automobilistica. La maggior parte dei Costruttori ha dovuto chiudere temporaneamente gli impianti a causa della carenza di forniture di approvvigionamento, delle misure governative adottate per limitare la diffusione del contagio e del crollo della domanda, affrontando, prima, i casi di infezione tra i propri dipendenti e dopo, la loro protezione, con la riapertura degli stabilimenti. La durata media dello stop produttivo è stata di 30 giorni lavorativi.

Sia la produzione che le vendite di autoveicoli si sono fermate improvvisamente nella maggior parte dell'Europa e in altre regioni del mondo. In UE, per il periodo di lockdown, le perdite di produzione sono ammontate ad almeno 2.425.000 autoveicoli (autovetture, camion, furgoni, autobus e pullman), mentre le vendite hanno subito un calo di oltre il 90%. I lavoratori vedono il proprio reddito ridursi, poiché le loro indennità di disoccupazione (temporanee) sono inferiori ai salari, a volte anche in modo significativo. Senza nuovi ricavi, molti produttori e fornitori di veicoli devono affrontare significativi problemi di liquidità a breve e medio termine. La situazione nell'industria automobilistica ha un significativo effetto a catena su altri settori dell'economia.

È dunque nell'interesse dell'Europa che l'industria automobilistica - settore strategico chiave - non solo recuperi, ma sia anche rivitalizzato al fine di apportare un forte contributo alla strategia industriale dell'UE, al Green Deal europeo e alla leadership di innovazione globale del continente.

Il 16 aprile ACEA ha indicato alcuni principi guida per il rilancio dell'industria automobilistica, vitale per la più ampia ripresa economica del continente:

- 1) la definizione di una strategia coordinata per rilanciare in sicurezza la produzione di veicoli il prima possibile e l'attuazione di un riavvio coordinato di attività e di investimenti lungo la catena di approvvigionamento;
- 2) lo sblocco delle omologazioni e le immatricolazioni dei veicoli di ultima tecnologia (blocchi adottati in molti Paesi durante il lockdown);
- 3) il sostegno della domanda per tutte le categorie di veicoli di ultima generazione (data la fragile situazione economica, molti consumatori e operatori di trasporto professionali non saranno in grado di acquistare nuovi veicoli), tramite schemi di rinnovo delle flotte per tutte le categorie di veicoli in tutta l'Unione, in grado di consentire la ripresa della produzione negli stabilimenti in tutta Europa;
- 4) l'accelerazione degli investimenti nelle infrastrutture di ricarica e di rifornimento di carburante. Una rete europea sarà la chiave per garantire che la flotta possa essere rinnovata in modo ecologico.

ACEA e CLEPA hanno invitato la Commissione europea, in un incontro con Frans Timmermans, vicepresidente esecutivo della Commissione per Green Deal e Thierry Breton, commissario per il mercato interno, a coordinare i sistemi nazionali per il rinnovo della flotta di autoveicoli, **garantendo l'armonizzazione delle condizioni di mercato in tutto il continente**, integrandole con il bilancio europeo. Secondo le Associazioni europee occorrono dunque misure di recupero per riavviare il settore e impiegare l'intera gamma di soluzioni tecnologiche disponibili necessarie per la neutralità del carbonio e per procedere di pari passo con gli investimenti in vettori e infrastrutture di energia rinnovabile, all'interno del piano europeo per il clima "Green Deal", salvaguardando così occupazione e attività industriale in Europa.

Trend del mercato autovetture ad alimentazione alternativa

Nel 1° trimestre 2020 le immatricolazioni di auto ad alimentazione alternativa sono 578mila, +48% e una quota del 19% sul totale mercato.

Secondo la tipologia di alimentazione, il mercato ad alimentazione alternativa si compone di: 228.210 auto elettriche (ECV), di cui 130.297 a batteria (BEV+fuel cell) e 97.913 ibride plug-in (PHEV+Extended Range); 310.308 ibride (HEV mild-full) e 39.820 auto a gas (gas naturale, GPL, E85).

UE/EFTA/UK - MERCATO AUTO NUOVE AD ALIMENTAZIONE ALTERNATIVA PER TIPO, 1° T 2020 / 1° T 2019 Volumi, quote e variazioni percentuali tendenziali

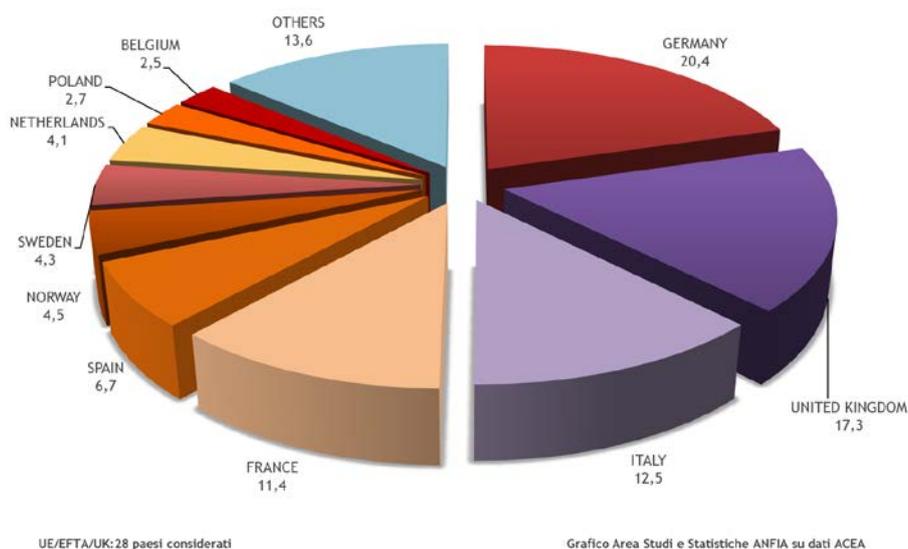
	1T2020	%	1T2019	%	Var. %
Totale auto elettriche ECV	228.210	39,5	125.583	32,1	81,7
Auto elettriche a batteria (BEV) ¹	130.297	22,5	82.362	21,1	58,2
Auto ibride plug-in (PHEV) ²	97.913	16,9	43.221	11,1	126,5
Auto ibride (HEV)	310.308	53,7	208.299	53,3	49,0
Auto a gas ³	39.820	6,9	56.880	14,6	-30,0
Totale auto ad alimentazione alternativa	578.338	100,0	390.762	100,0	48,0

¹ include fuel cell ² include extended range ³ include gas naturale, GPL, E85

Il 70% delle auto ad alimentazione alternativa sono state immatricolate nell'UE14, pari a 405mila unità e una crescita tendenziale del 44%, mentre l'area dei nuovi Paesi membri vale solo il 6% del mercato con 34mila unità (+81%). Infine l'area EFTA, con 39mila nuove registrazioni, rappresenta quasi il 7% del mercato e registra un aumento dell'11%. Complessivamente l'Europa Occidentale (UE14/EFTA/UK) copre il 94% del mercato delle auto a trazione alternativa, con 544 mila nuove registrazioni (+46%).

La quota delle auto "ecofriendly" nell'UE/EFTA/UK è pari al 19% del mercato complessivo.

UE/EFTA/UK - QUOTE DELLE AUTO ECOFRIENDLY PER PAESE SUL TOTALE MERCATO AD ALIMENTAZIONE ALTERNATIVA EUROPEO DI 578.338 VETTURE NEL 1° T 2020



Il grafico seguente riporta la classifica dei primi 11 mercati ad alimentazione alternativa in UE/EFTA/UK. Il mercato italiano retrocede in terza posizione a favore del mercato tedesco e di quello inglese. I primi 5 mercati a trazione alternativa dell'UE/EFTA/UK, che rappresentano il 68% del mercato europeo sono: Germania (20,4% del mercato europeo), UK (17,3%), Italia (12,5%), Francia (11,4%) e Spagna (6,7%).

UE/EFTA/UK - PRINCIPALI MERCATI AD ALIMENTAZIONE ALTERNATIVA, IN VOLUME, 1° T 2020

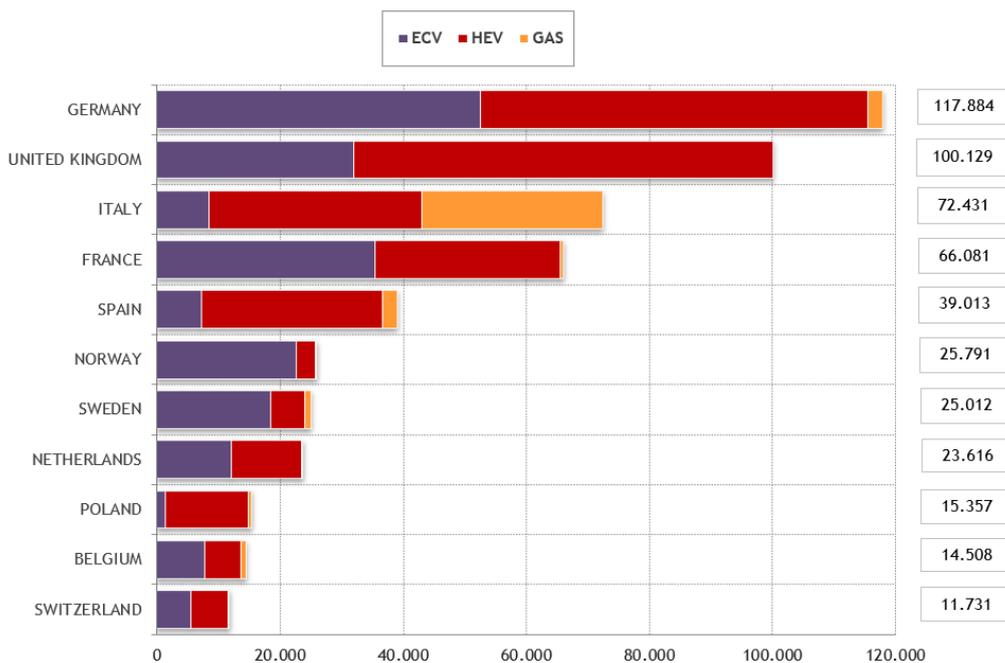
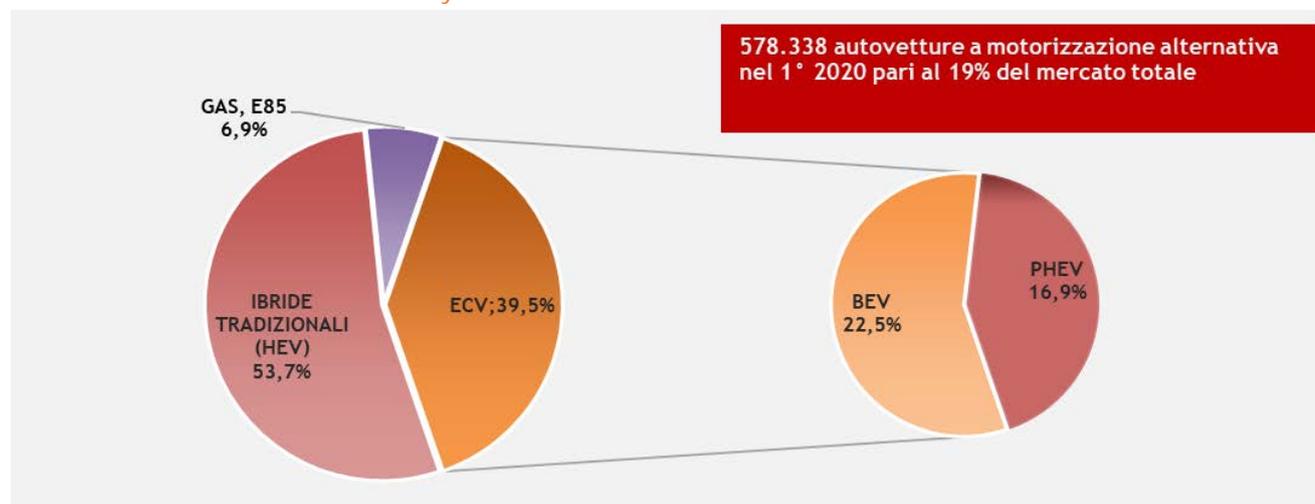


Grafico Area Studi e Statistiche ANFIA su dati ACEA

Il segmento delle auto elettriche (ECV) vale il 39,5% del mercato ad alimentazione alternativa (era il 32,1% un anno fa) e si compone del 22,5% di auto BEV/FC e del 16,9% di auto PHEV/ER. Il segmento delle auto ibride mild-full (HEV) vale invece oltre la metà del mercato a trazione alternativa (53,7%). Infine le altre alimentazioni alternative (Metano, gpl, etanolo) rappresentano il 6,9% del mercato (era il 14,6% un anno fa).

UE/EFTA/UK - MERCATO AD ALIMENTAZIONE ALTERNATIVA, 1° T 2020

Quote sul totale mercato ecofriendly



Le immatricolazioni di vetture elettriche (ECV=BEV+PHEV) sono state 228.210, in rialzo dell'81,7%. Il segmento delle auto BEV risulta in aumento del 58% su base annua, mentre il segmento delle ibride plug-in (PHEV) cresce del 126,5% (era già in recupero nel 4° trimestre, +75%, mentre a gennaio-settembre 2019 perdeva il 13% del mercato).

In UE/EFTA/UK, nel 1°T 2020, 1 auto su 13 immatricolate è ricaricabile (era 1 su 28 nella media d'anno 2019), valore che scende a 1 auto su 15 immatricolate se si esclude l'EFTA, dove il rapporto è di 1 auto ECV (BEV+PHEV) ogni 3 immatricolate. Il rapporto è di 1 auto ECV ogni 13 vendite in UE14 e 1 ogni 58 immatricolate nell'area dei nuovi Paesi membri, mentre in UK è 1 ogni 15.

Secondo questo rapporto, il paese leader per quanto riguarda le vendite di auto ricaricabili è la Norvegia (1 auto ogni 1,4 immatricolate), seguita da Islanda (1 ogni 2,1), Svezia (1:3,6), Finlandia (1:6), Paesi Bassi (1:8,6). A fondo classifica si trovano Cipro (1:675), Grecia (1:134), Lituania (1:123), Estonia (1:109) e Romania (1:103). Sebbene la quota media di mercato dell'UE dei veicoli a propulsione alternativa stia aumentando, esistono enormi discrepanze tra i Paesi europei.

Il mercato di auto ibride (HEV, ossia mild-full hybrid) a gennaio-marzo 2020 rappresenta oltre la metà delle auto ad alimentazione alternativa (310.308), in aumento del 49%. Questo mercato cresceva del 69% nel 4° trimestre 2019.

Il mercato delle auto a gas si ferma a 39.820 autovetture, diminuisce del 30%, nonostante il recupero nel 4° trimestre del 28,5%.

In generale, Norvegia, Islanda, Svezia, Finlandia, Paesi Bassi, Svizzera, Italia, UK e Ungheria 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 delle autovetture ad alimentazione alternativa rappresenta i 4/5 del mercato (80% di quota), in Islanda la quota è del 60%, in Svezia del 38%, in Finlandia del 37%, nei Paesi Bassi del 23%, in Svizzera, Italia, UK e Ungheria attorno al 21%. I major markets europei Francia, Spagna e Germania hanno quote di auto ad alimentazione alternativa sul proprio mercato rispettivamente del 18,1%, 17,8% e 16,8%.

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. Inoltre nel 1° trimestre 2020, in alcuni Paesi il mix tra le tipologie di alimentazione alternativa si è pure modificato rispetto ai trimestri precedenti, conseguenza anche dei risultati delle vendite di marzo, condizionate dall'emergenza coronavirus: per la Norvegia si tratta soprattutto di auto puro elettrico che sono il 63% del mercato ad alimentazione alternativa norvegese, quota che sale all'87% con le ibride plug-in (insieme sono il 70% del mercato totale auto), per la Finlandia di auto ibride tradizionali (49% del mercato green finlandese) e ibride plug-in (35%), per l'Italia si assiste al sorpasso delle auto ibride tradizionali (48%) su quelle a gas (40,5%), per la Svezia si assiste al sorpasso delle auto ibride plug-in (51%) su quelle ibride tradizionali (22%), per i Paesi Bassi di ibride tradizionali (48%) e di auto puro elettrico (37%), per la Spagna di ibride tradizionali (75%) e per il Regno Unito di auto ibride tradizionali (68%) e di puro elettrico (18%), come evidenziato dalla prima tabella della pagina successiva.

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.

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

1T2020	ECV	HEV	GAS	Totale AFV
AUSTRIA	44,5%	54,2%	1,3%	100,0%
BELGIUM	53,0%	41,3%	5,7%	100,0%
CYPRUS	2,2%	97,8%	0,0%	100,0%
CZECH REPUBLIC	33,8%	54,0%	12,2%	100,0%
DENMARK	64,2%	35,8%	0,0%	100,0%
ESTONIA	5,7%	70,0%	24,3%	100,0%
FINLAND	43,9%	49,0%	7,1%	100,0%
FRANCE	53,5%	45,6%	0,9%	100,0%
GERMANY	44,5%	53,5%	2,0%	100,0%
GREECE	5,1%	82,9%	12,0%	100,0%
HUNGARY	15,0%	84,9%	0,0%	100,0%
IRELAND	29,8%	70,2%	0,0%	100,0%
ITALY	11,5%	47,9%	40,5%	100,0%
LATVIA	13,7%	82,2%	4,1%	100,0%
LITHUANIA	7,4%	92,6%	0,0%	100,0%
LUXEMBOURG	48,0%	51,8%	0,2%	100,0%
NETHERLANDS	50,7%	48,8%	0,5%	100,0%
POLAND	8,3%	87,8%	3,9%	100,0%
PORTUGAL	61,9%	36,7%	1,4%	100,0%
ROMANIA	10,4%	86,1%	3,6%	100,0%
SLOVAKIA	18,3%	75,4%	6,3%	100,0%
SLOVENIA	45,4%	54,0%	0,6%	100,0%
SPAIN	18,6%	75,4%	6,0%	100,0%
SWEDEN	73,9%	21,8%	4,4%	100,0%
EUROPEAN UNION	38,1%	52,9%	9,0%	100,0%
EU14	40,1%	50,6%	9,4%	100,0%
EU (New Members)	14,1%	81,3%	4,6%	100,0%
ICELAND	78,9%	20,1%	1,0%	100,0%
NORWAY	87,5%	12,5%	0,0%	100,0%
SWITZERLAND	46,2%	51,6%	2,2%	100,0%
EFTA	74,8%	24,5%	0,7%	100,0%
UNITED KINGDOM	31,9%	68,1%	0,0%	100,0%
EU + EFTA + UK	39,5%	53,7%	6,9%	100,0%
EU14 + EFTA + UK	41,1%	51,9%	7,0%	100,0%

Area Studi e Statistiche su dati ACEA

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

1T2020	ECV	HEV	GAS	Totale AFV
AUSTRIA	6,6%	8,1%	0,2%	14,9%
BELGIUM	6,0%	4,7%	0,6%	11,4%
CYPRUS	0,1%	6,6%	0,0%	6,7%
CZECH REPUBLIC	2,6%	4,1%	0,9%	7,6%
DENMARK	8,5%	4,8%	0,0%	13,3%
ESTONIA	0,9%	11,2%	3,9%	16,0%
FINLAND	16,1%	18,0%	2,6%	36,7%
FRANCE	9,7%	8,3%	0,2%	18,1%
GERMANY	7,5%	9,0%	0,3%	16,8%
GREECE	0,7%	12,1%	1,8%	14,6%
HUNGARY	3,1%	17,4%	0,0%	20,5%
IRELAND	5,4%	12,7%	0,0%	18,1%
ITALY	2,4%	10,0%	8,5%	20,9%
LATVIA	1,6%	9,3%	0,5%	11,3%
LITHUANIA	0,8%	10,1%	0,0%	10,9%
LUXEMBOURG	6,6%	7,2%	0,0%	13,8%
NETHERLANDS	11,6%	11,2%	0,1%	22,9%
POLAND	1,2%	12,5%	0,6%	14,3%
PORTUGAL	10,5%	6,3%	0,2%	17,0%
ROMANIA	1,0%	8,0%	0,3%	9,3%
SLOVAKIA	1,7%	7,0%	0,6%	9,3%
SLOVENIA	2,4%	2,8%	0,0%	5,3%
SPAIN	3,3%	13,5%	1,1%	17,8%
SWEDEN	27,9%	8,2%	1,7%	37,8%
EUROPEAN UNION	6,8%	9,4%	1,6%	17,8%
EU14	7,4%	9,4%	1,7%	18,5%
EU (New Members)	1,7%	9,9%	0,6%	12,2%
ICELAND	47,3%	12,0%	0,6%	59,9%
NORWAY	69,7%	10,0%	0,0%	79,7%
SWITZERLAND	9,8%	10,9%	0,5%	21,2%
EFTA	32,3%	10,6%	0,3%	43,2%
UNITED KINGDOM	6,6%	14,1%	0,0%	20,7%
EU + EFTA + UK	7,5%	10,2%	1,3%	19,0%
EU14 + EFTA + UK	8,1%	10,2%	1,4%	19,7%

TOP FIVE PAESI PER TIPO DI ALIMENTAZIONE ALTERNATIVA, 1°T 2020

TOP FIVE	BEV
GERMANY	26.030
FRANCE	25.960
UNITED KINGDOM	18.256
NORWAY	16.347
NETHERLANDS	8.699

TOP FIVE	PHEV
GERMANY	26.419
UNITED KINGDOM	13.662
SWEDEN	12.835
FRANCE	9.423
NORWAY	6.221

TOP FIVE	BEV+PHEV
GERMANY	52.449
FRANCE	35.383
UNITED KINGDOM	31.918
NORWAY	22.568
SWEDEN	18.473

TOP FIVE	HEV
UNITED KINGDOM	68.211
GERMANY	63.121
ITALY	34.717
FRANCE	30.114
SPAIN	29.417

TOP FIVE	GAS
ITALY	29.364
SPAIN	2.342
GERMANY	2.314
SWEDEN	1.098
BELGIUM	821



Mercato auto ad alimentazione alternativa dei major markets europei

I **cinque major markets europei** hanno immatricolato 395.538 nuove autovetture ad alimentazione alternativa nei primi 3 mesi dell'anno, con un aumento del 49% e una quota che vale il 18,7% del mercato complessivo dei 5 paesi (era l'8,9% a gennaio-marzo 2019). Il mercato delle auto ad alimentazione alternativa dei cinque major markets vale il 68% del mercato ecofriendly europeo.

Le auto ad alimentazione alternativa più vendute nei cinque major markets sono le auto ibride tradizionali, il 10,7% del mercato totale dell'area considerata, seguite dalle auto puro elettrico, il 3,8% (è il 4,6% per tutta l'area UE/EFTA/UK), le auto ibride plug-in il 2,6% e le auto a gas l'1,6%. Rispetto al mercato ad alimentazione alternativa dei cinque major markets, le auto ibride tradizionali valgono il 57%, le auto BEV il 20%, le PHEV il 14% e le auto a gas il 9%.

5 MAJOR MARKETS EUROPEI, MERCATO PER ALIMENTAZIONE, 1° T 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	118.469	-49,8	224.046	-23,0	121.017	-36,6	59.675	-33,8	91.419	-51,3	614.626	-38,3
benzina	156.373	-32,3	359.429	-31,1	177.581	-45,2	120.015	-38,2	292.009	-36,2	1.105.407	-36,1
Alim.alternativa	72.431	2,0	117.884	74,9	66.081	71,7	39.013	19,9	100.129	81,0	395.538	49,4
HEV	34.717	27,2	63.121	55,2	30.114	31,0	29.417	31,2	68.211	67,4	225.580	46,4
BEV	5.399	355,2	26.030	63,3	25.960	145,6	3.948	43,5	18.256	204,4	79.593	118,4
PHEV	2.951	173,2	26.419	257,9	9.423	139,5	3.306	91,1	13.662	59,2	55.761	145,6
Gas/E85	29.364	-29,2	2.314	-32,1	584	-42,2	2.342	-58,6			34.604	-32,9
Totale	347.273	-35,5	701.359	-20,3	364.679	-34,1	218.703	-31,0	483.557	-31,0	2.115.571	-29,2

5 MAJOR MARKETS EUROPEI, MERCATO AUTO PER ALIMENTAZIONE, 1° T 2020, IN %

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

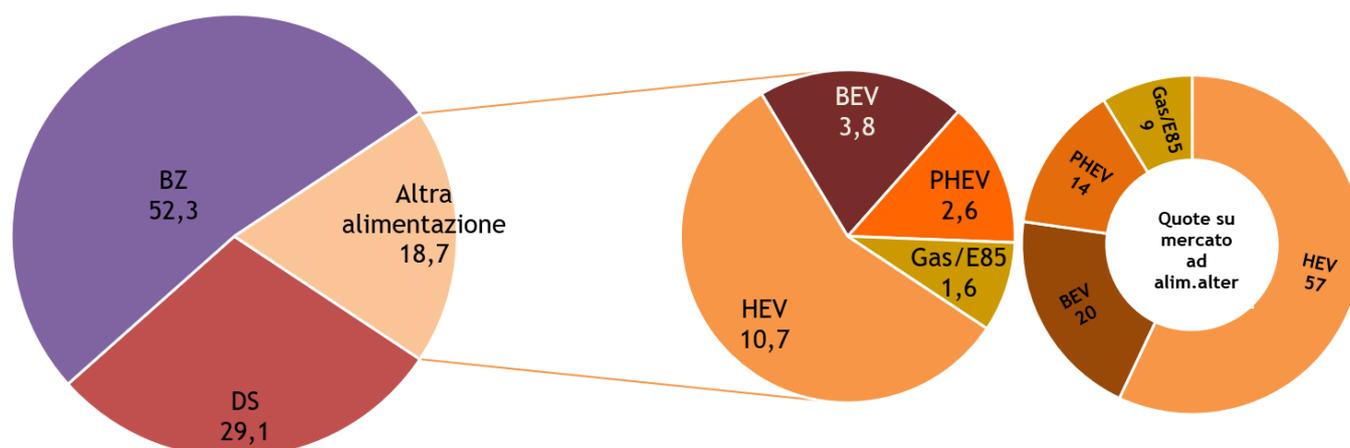


Grafico Area Studi e Statiche ANFIA su dati ACEA

Nei cinque major markets europei la quota diesel è superiore alla quota media europea di 1,2 punti, mentre la quota benzina e la quota ad alimentazione alternativa sono inferiori rispettivamente di 0,9 e di 0,3 punti.

In Germania sono state immatricolate 117.884 autovetture ad alimentazione alternativa con un aumento del 75% su gennaio-marzo 2019, tra i più alti registrati dai Paesi europei. Questo mercato conta il 44,5% di auto elettriche (ECV), il 53,5% di ibride tradizionali e il 2% di auto a gas. Complessivamente il mercato tedesco di auto a trazione alternativa ha una quota del 16,8% sul proprio mercato. Il Presidente di VDA, Associazione tedesca di settore, Hildegard Müller, ha affermato che l'industria automobilistica tedesca è impegnata a raggiungere gli obiettivi dell'azione climatica di Parigi per il 2050. Tuttavia, l'obiettivo comune di rendere i trasporti neutrali dal punto di vista climatico entro il 2050 può essere raggiunto solo se, oltre alla mobilità elettrica funzionante con elettricità verde, anche il settore dei trasporti nel suo complesso utilizzerà carburanti sostenibili e rinnovabili come idrogeno, carburanti sintetici prodotti utilizzando energia rinnovabile e biocarburanti avanzati. In questa direzione la Direttiva UE sulle energie rinnovabili (RED II), che ha l'obiettivo di aumentare la quota di energia rinnovabile, dovrebbe essere attuata nel modo più ambizioso possibile. VDA propone una quota di energia da fonti rinnovabili del 23% entro il 2030 al fine di raggiungere le quote di mercato di combustibili rinnovabili necessarie per la protezione del clima. Anche se nel 2030 e negli anni seguenti, gran parte dei veicoli sarà ancora alimentata da motori a combustione interna, gli ambiziosi obiettivi provvisori per il 2030 presuppongono un'accelerazione della mobilità elettrica. L'industria automobilistica tedesca è impegnata a mettere sulle strade tedesche da 7 a 10,5 milioni di veicoli elettrici entro il 2030 e dunque si rende necessaria un'adeguata infrastruttura di ricarica. Inoltre, secondo VDA, se i carburanti sintetici fossero prodotti a livello globale, la disponibilità di energia rinnovabile non sarebbe un fattore limitante. Tali carburanti sono l'unico mezzo per ridurre la produzione di CO₂ dall'attuale flotta di veicoli e contribuire rapidamente ed efficacemente alla protezione del clima.

Nel Regno Unito delle 100.129 nuove vetture ad alimentazione alternativa immatricolate da inizio anno (+81% su gennaio-marzo 2019), il 68% riguarda auto ibride tradizionali e il 32% elettriche ricaricabili (ECV). Le immatricolazioni di auto elettriche a batteria (BEV) sono aumentate di quasi tre volte nel solo mese di marzo a 11.694 unità, pari al 4,6% del mercato, mentre gli ibridi plug-in (PHEV) sono cresciuti del 38%. L'acquisto di veicoli elettrici ibridi (HEV), tuttavia, è scesa del 7,1% a marzo, a causa della chiusura degli showroom per l'emergenza sanitaria dovuta a Covid-19.

A marzo il Governo britannico ha messo a bilancio 532 milioni di sterline per incentivi all'acquisto di veicoli a emissioni ultra basse (ULEV, emissioni inferiori a 50 g/km allo scarico), di cui £ 403 milioni per le auto, con estensione al 2022-23 attraverso il programma PICG, riconoscendo che il mercato dei veicoli a bassissime emissioni è ancora in una fase iniziale di sviluppo. Il governo ha previsto anche £ 129,5 milioni per estendere le sovvenzioni per furgoni, taxi e motociclette a bassissime emissioni al 2022-23. Il sistema di concessione di incentivi è attivo dal 2011 per sostenere appunto l'adozione di veicoli a bassissime emissioni (inferiori a 75 g/km). Il tasso di concessione era originariamente fissato a £ 5.000 per tutte le auto idonee a emissioni ultra basse. **Nel 2018, la sovvenzione è stata modificata per concentrarsi sulle auto a emissioni zero.** Il PICG ha supportato oltre 200.000 ULEV di cui oltre 100.000 sono veicoli a zero emissioni (ZEV).

Ad oggi, il programma PICG ha fornito oltre 800 milioni di sterline per sostenere il mercato dei veicoli ULEV, che rappresentano attualmente il 6,6% del nuovo mercato automobilistico (gennaio-marzo 2020). Di questi, oltre 450 milioni di sterline sono stati spesi per ZEV, che rappresentano quasi il 4% del nuovo mercato automobilistico.

Oggi le auto a zero emissioni con un prezzo inferiore a £ 50.000 hanno diritto a ricevere una sovvenzione fino a £ 3.000, altri regimi di incentivazione includono il supporto per furgoni (fino a £ 8.000), furgoni grandi e camion (fino a £ 20.000), taxi (fino a £ 7.500) e moto (fino a £ 1.500).

Gli importi dei bonus per i veicoli incentivati sono soggetti a revisione nel tempo, a seconda dell'andamento del mercato.

In Italia il mercato delle auto ecofriendly totalizza 72.431 unità con un aumento contenuto al 2%, il più basso tra i major markets europei e in Europa davanti solo a Norvegia (-4,7%) e Cipro (-9,9%). Il 48% del mercato ecofriendly è costituito da auto ibride tradizionali (34.717 unità), in sorpasso sulle vendite delle auto a gas (40,5%, 29.364 unità) e da auto ricaricabili per l'11,5%. Le auto ad alimentazione alternativa rappresentano il 20,9% del mercato italiano e il 12,5% del mercato europeo ecofriendly.

In Italia, il 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 di grammi di biossido di carbonio emessi per chilometro, che in caso di contestuale rottamazione (di un veicolo Euro 1,2,3,4, dal 2020 anche Euro 0) è pari a 2.500 euro se le emissioni sono comprese tra 21 e 60 g/km (nel 2019 erano 70 g/km), e a 6.000 euro se comprese tra 0 e 20 g/km. Il Fondo istituito presso il Ministero dello sviluppo economico è pari a 60 milioni per il 2019 e a 70 milioni annui per il biennio 2020-2021, ma il decreto-legge 'Rilancio' del 19 maggio 2020, n. 34, **attualmente in discussione in Parlamento per la conversione in legge**, lo ha incrementato a 170 milioni per il 2020 e 270 milioni per il 2021. Il Fondo è destinato ai 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.

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 60 g/km (era 70 g/km nel 2019) 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 dei livelli di emissione. All'ecobonus nazionale in alcune regioni, soprattutto del Nord, si sono aggiunti gli incentivi regionali. Le due agevolazioni, che sono cumulabili, hanno sostenuto le vendite di auto elettriche e ibride plug-in nel 2019, rendendo spesso l'acquisto di una vettura "green" molto conveniente. Alcune di queste regioni hanno confermato per il 2020 gli impegni dell'anno precedente.

In Francia sono state immatricolate 66.081 autovetture ad alimentazione alternativa, in crescita del 72%. Il 46% di queste autovetture sono ibride, il 53% elettriche (ECV) e meno dell'1% 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). **Per il triennio 2020-2022, il Governo francese ha lanciato un nuovo piano di incentivi per le auto elettriche.** L'operazione sarà finanziata con uno stanziamento totale di circa 1,14 miliardi di euro, ripartiti in 400 milioni l'anno nel 2020 e 2021 e 340 milioni nel 2022. Si tratta, nei primi due casi, di una disponibilità superiore di ben il 50% rispetto a quella per il 2019, che era di 260 milioni. Dal 1° gennaio 2020, in Francia i veicoli che emettono meno di 20 g/km di CO₂ (quelli a propulsione elettrica) potranno essere acquistati da privati con un contributo di 6.000 euro, a patto che il prezzo di listino non superi i 45.000 euro. Se il prezzo si attesta tra i 45.000 e i 60.000 euro l'incentivo si riduce a 3.000 euro. Per le persone giuridiche, ossia le società, il sussidio ammonterà a 3.000 euro per veicoli che costano fino a 60.000 euro, eccezione fatta per i commerciali e i veicoli fuel cell che saranno scontati sempre di 3.000 euro, anche se superano quel prezzo.

Il meccanismo bonus-malus, applicato in Francia, premia o penalizza le auto sulla base delle emissioni di CO₂. La recente legge finanziaria stabilisce un inasprimento del malus fino a 20.000 euro di sovrattassa per i modelli con emissioni superiori, a seconda delle categorie, di 174 e 212 g/km. Precedentemente la tassa arrivava a 12.500 euro. Nel 2021 la disponibilità resterà la stessa ma l'ammontare massimo dell'incentivo si ridurrà a 5.000 euro, che diventeranno 4.000 per il 2022 quando il fondo sarà leggermente ridotto.

A seguito della stagnazione del mercato auto nel 2019 e del crollo del mercato a marzo e ad aprile, il Governo francese ha ufficialmente lanciato un programma di 8 miliardi di euro per sostenere e rilanciare l'intero settore automobilistico nazionale. La strategia è volta a rafforzare la competitività di un settore che dà lavoro a oltre 1,2 milioni di francesi e **ad aumentare le produzioni**, soprattutto, di veicoli a basse emissioni. L'obiettivo del Governo è di trasformare la Francia in un importante hub per l'assemblaggio di auto elettriche o ibride spingendone i relativi volumi, nel giro di cinque anni, fino ad almeno 1 milione di unità. Il piano prevede un programma di incentivazione a largo raggio a partire dal 1° giugno, che riguarderà:

- Lo smaltimento dello stock di veicoli invenduti arrivato ad almeno 400 mila unità
- L'aumento delle agevolazioni all'acquisto di auto elettriche da 6 mila euro a un massimo di 7 mila (5 mila per aziende e professionisti)
- Sussidi tra 2 mila e 4 mila euro per la rottamazione di veicoli diesel e benzina o per l'installazione di tecnologie per la riduzione di consumi ed emissioni (potranno accedervi oltre il 70% dei veicoli in circolazione)
- bonus da 2 mila euro per le ibride plug-in.
- finanziamenti per la realizzazione di 100 mila stazioni per la ricarica entro il 2021.

In Spagna il mercato delle auto alternative è cresciuto del 20% con 39.013 nuove registrazioni, pari al 17,8% del mercato totale spagnolo. Le auto ibride tradizionali sono il 75% del mercato ecofriendly, le auto a gas sono il 6% e le auto ricaricabili il 19%. 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 25.791 immatricolazioni, -4,7% su gennaio-marzo 2019, un risultato controcorrente rispetto ai 26 Paesi europei.

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

Nel 1°T 2020 sono state immatricolate 228.210 nuove auto elettriche o a bassissime emissioni, +82% rispetto ad un anno fa, così ripartite: 130.297 auto puro elettrico (+58%) e 97.913 ibride plug-in (+126,5%).

La Germania si conferma il mercato leader europeo delle auto ricaricabili, con 52.449 nuove registrazioni, pari al 7,5% del mercato tedesco di oltre 701 mila auto, davanti alla Francia con 35.383 su 365mila complessive (share 9,7%).

Quasi 1 auto su 4 del mercato ECV europeo, è venduta in Germania (23%). Il mercato ECV tedesco è cresciuto del 125% rispetto ad un anno fa e conta 26.030 auto BEV (+63%) e 26.419 auto ibride plug-in (+258%, 3,5 volte il mercato di gennaio-marzo 2019), che insieme valgono il 44,5% del mercato ad alimentazione alternativa tedesco. Si è risolta la diatriba tra Tesla e le associazioni ambientaliste riguardanti l'opera di disboscamento per la costruzione del sito produttivo della prima fabbrica europea di automobili e batterie nell'area di Gruenheide, stato orientale del Brandeburgo, vicino alla capitale Berlino. Il tribunale ha respinto le richieste dei gruppi ambientalisti con una sentenza definitiva. Lo stabilimento Tesla dovrebbe produrre a regime un totale di 500mila vetture l'anno, dando lavoro a 12mila dipendenti e sfidando sul proprio terreno colossi locali come Volkswagen, Daimler e Bmw.

IMMATRICOLAZIONE AUTOVETTURE ELETTRICHE (ECV)

	1T2020	%	1T2019	%	Var. %
AUSTRIA	3.623	1,6	3.030	2,4	19,6
BELGIUM	7.691	3,4	4.203	3,3	83,0
CYPRUS	4	0,0	5	0,0	-20,0
CZECH REPUBLIC	1.320	0,6	197	0,2	570,1
DENMARK	4.159	1,8	2.228	1,8	86,7
ESTONIA	65	0,0	21	0,0	209,5
FINLAND	4.560	2,0	1.809	1,4	152,1
FRANCE	35.383	15,5	14.503	11,5	144,0
GERMANY	52.449	23,0	23.326	18,6	124,9
GREECE	159	0,1	97	0,1	63,9
HUNGARY	1.004	0,4	613	0,5	63,8
IRELAND	2.687	1,2	2.051	1,6	31,0
ITALY	8.350	3,7	2.266	1,8	268,5
LATVIA	66	0,0	25	0,0	164,0
LITHUANIA	87	0,0	44	0,0	97,7
LUXEMBOURG	790	0,3	0	0,0	
NETHERLANDS	11.971	5,2	10.344	8,2	15,7
POLAND	1.278	0,6	634	0,5	101,6
PORTUGAL	4.777	2,1	3.050	2,4	56,6
ROMANIA	271	0,1	213	0,2	27,2
SLOVAKIA	324	0,1	106	0,1	205,7
SLOVENIA	387	0,2	197	0,2	96,4
SPAIN	7.254	3,2	4.482	3,6	61,8
SWEDEN	18.473	8,1	9.837	7,8	87,8
EUROPEAN UNION	167.132	73,2	83.281	66,3	100,7
EU14	162.326	71,1	81.226	64,7	99,8
EU (New Members)	4.806	2,1	2.055	1,6	133,9
ICELAND	1.172	0,5	515	0,4	127,6
NORWAY	22.568	9,9	23.405	18,6	-3,6
SWITZERLAND	5.420	2,4	3.803	3,0	42,5
EFTA	29.160	12,8	27.723	22,1	5,2
UNITED KINGDOM	31.918	14,0	14.579	11,6	118,9
EU + EFTA + UK	228.210	100,0	125.583	100,0	81,7
EU14 + EFTA + UK	223.404	97,9	123.528	98,4	80,9

SOURCE: NATIONAL AUTOMOBILE MANUFACTURERS' ASSOCIATIONS

La Francia è il 2° mercato europeo di auto ricaricabili, che aumentano del 144% nei primi 3 mesi dell'anno e valgono più della metà del mercato auto ad alimentazione alternativa francese (53,5%) e il 15,5% del mercato europeo ECV.

Il Regno Unito si piazza al 3° posto con 31.918 auto ricaricabili che valgono il 14% del mercato europeo ECV e il 32% del mercato ad alimentazione alternativa inglese. L'incremento trimestrale delle vendite ECV è del 119%.

Al 4° posto si piazza il mercato ECV della Norvegia, con il 9,9% di share a livello europeo. Oltre l'87% del mercato auto ad alimentazione alternativa della Norvegia è ricaricabile (BEV+PHEV), corrispondente al 70% del mercato auto norvegese complessivo. Con un risultato negativo delle vendite di auto ricaricabili contenuto al 3,6% a gennaio-marzo e con volumi altrettanto contenuti del mercato nel suo complesso (ricordiamo che la Norvegia immatricula in un anno circa 150mila autovetture), il mercato delle auto ricaricabili perde il suo peso nel mercato europeo di ECV, passando dal 18,6% di quota di un anno fa al 9,9% di gennaio-marzo 2020. Secondo l'Associazione degli Importatori norvegese, il mercato 2020 sarà più o meno lo stesso del 2019, ma sarà composto per oltre il 70% di auto ricaricabili (era il 56% nel 2019), circa 3 auto su 4, evento già successo a gennaio-marzo 2020. Gli ibridi ricaricabili hanno percorrenze significativamente più lunghe nella componente solo elettrica rispetto a prima, consentendo a molti più automobilisti di utilizzare solo l'elettricità per la maggior parte della loro mobilità quotidiana. Secondo l'Associazione è essenziale, per il numero sempre crescente di auto e furgoni elettrici, che l'accesso alle infrastrutture di ricarica si avvii a raggiungere un livello simile a quello della rete di distribuzione di benzina e diesel.

La Svezia conquista il 5° posto tra i mercati europei ECV, con l'8,1% di share sul mercato europeo. Il mercato ECV svedese registra un aumento delle vendite da inizio anno dell'88% e 18.473 nuove immatricolazioni, che rappresentano il 74% del mercato ecofriendly svedese e il 27,9% del mercato auto totale svedese.

Seguono Paesi Bassi con il 5,2% del mercato europeo (+15,7% l'incremento delle vendite) e Italia con il 3,7% (+269% l'incremento dei volumi). Per l'Italia l'entrata in vigore dell'ecobonus a partire dal 1° marzo 2019 ha influenzato positivamente il mercato ECV. 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 ammontavano a 60 milioni di euro (non tutti utilizzati) e per il 2020 e 2021 a 70 milioni annui. Dal 2020 è possibile accedere al contributo anche a seguito della rottamazione di autovetture di classe Euro 0, precedentemente escluse dalla disciplina. Si concretizza nel 2020 la svolta elettrica di FCA, con Fiat 500 elettrica disponibile sul mercato da marzo 2020.

Si evidenzia una preferenza dei consumatori per le auto puro elettrico (57% delle auto ricaricabili). Le batterie continuano a migliorare. La densità media di energia della batteria aumenta del 4-5% all'anno e nuovi materiali stanno conquistando il mercato delle batterie. Anche la velocità massima di ricarica EV aumenta.

Ma 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), che possono riguardare 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 una leva molto importante.**

Si evidenzia infatti la stretta correlazione tra il Pil pro-capite di un Paese e il rispettivo mercato di auto elettriche. 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 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.

Fino al 2018 il Paese con più auto elettriche vendute in Europa è stata la Norvegia (con un PIL pro capite di 73.200 euro, più del doppio della media UE, 30.600 euro), superata nel 2019 dai Paesi Bassi e nel 1° T 2020 dalla Germania.

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

Sono altresì fattori determinanti nell'evoluzione della domanda di veicoli elettrici e nel conseguimento degli obiettivi di riduzione delle emissioni di GHG, 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.

A complicare lo scenario attuale e futuro sono intervenuti il lockdown e lo stop produttivo delle attività economiche non essenziali, tra cui quelle del settore automotive, per limitare gli effetti della pandemia da Covid-19. Il calo del mercato complessivo delle auto a marzo e più ancora ad aprile potrebbe costringere le Case automobilistiche a rivedere i propri piani strategici a breve e medio-termine. 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 drammaticamente.

IMMATRICOLAZIONE AUTOVETTURE A BATTERIE (BEV)

	1T2020	%	1T2019	%	Var. %
AUSTRIA	2.434	1,9	2.547	3,1	-4,4
BELGIUM	2.885	2,2	2.196	2,7	31,4
CYPRUS	4	0,0	5	0,0	-20,0
CZECH REPUBLIC	855	0,7	143	0,2	497,9
DENMARK	2.140	1,6	1.007	1,2	112,5
ESTONIA	48	0,0	17	0,0	182,4
FINLAND	918	0,7	473	0,6	94,1
FRANCE	25.960	19,9	10.569	12,8	145,6
GERMANY	26.030	20,0	15.944	19,4	63,3
GREECE	71	0,1	38	0,0	86,8
HUNGARY	517	0,4	381	0,5	35,7
IRELAND	1.656	1,3	1.435	1,7	15,4
ITALY	5.399	4,1	1.186	1,4	355,2
LATVIA	44	0,0	24	0,0	83,3
LITHUANIA	87	0,1	44	0,1	97,7
LUXEMBOURG	336	0,3	0	0,0	
NETHERLANDS	8.699	6,7	8.626	10,5	0,8
POLAND	587	0,5	412	0,5	42,5
PORTUGAL	2.676	2,1	2.124	2,6	26,0
ROMANIA	271	0,2	213	0,3	27,2
SLOVAKIA	166	0,1	54	0,1	207,4
SLOVENIA	387	0,3	197	0,2	96,4
SPAIN	3.948	3,0	2.752	3,3	43,5
SWEDEN	5.638	4,3	4.091	5,0	37,8
EUROPEAN UNION	91.756	70,4	54.478	66,1	68,4
EU14	88.790	68,1	52.988	64,3	67,6
EU (New Members)	2.966	2,3	1.490	1,8	99,1
ICELAND	801	0,6	208	0,3	285,1
NORWAY	16.347	12,5	18.655	22,7	-12,4
SWITZERLAND	3.137	2,4	3.024	3,7	3,7
EFTA	20.285	15,6	21.887	26,6	-7,3
UNITED KINGDOM	18.256	14,0	5.997	7,3	204,4
EU + EFTA + UK	130.297	100,0	82.362	100,0	58,2
EU14 + EFTA + UK	127.331	97,7	80.872	98,2	57,4

SOURCE: NATIONAL AUTOMOBILE MANUFACTURERS' ASSOCIATIONS

IMMATRICOLAZIONE AUTOVETTURE PLUG-IN IBRIDI (PHEV)

	1T2020	%	1T2019	%	Var. %
AUSTRIA	1.189	1,2	483	1,1	146,2
BELGIUM	4.806	4,9	2.007	4,6	139,5
CYPRUS					
CZECH REPUBLIC	465	0,5	54	0,1	761,1
DENMARK	2.019	2,1	1.221	2,8	65,4
ESTONIA	17	0,0	4	0,0	325,0
FINLAND	3.642	3,7	1.336	3,1	172,6
FRANCE	9.423	9,6	3.934	9,1	139,5
GERMANY	26.419	27,0	7.382	17,1	257,9
GREECE	88	0,1	59	0,1	49,2
HUNGARY	487	0,5	232	0,5	109,9
IRELAND	1.031	1,1	616	1,4	67,4
ITALY	2.951	3,0	1.080	2,5	173,2
LATVIA	22	0,0	1	0,0	2100,0
LITHUANIA					
LUXEMBOURG	454	0,5			
NETHERLANDS	3.272	3,3	1.718	4,0	90,5
POLAND	691	0,7	222	0,5	211,3
PORTUGAL	2.101	2,1	926	2,1	126,9
ROMANIA					
SLOVAKIA	158	0,2	52	0,1	203,8
SLOVENIA					
SPAIN	3.306	3,4	1.730	4,0	91,1
SWEDEN	12.835	13,1	5.746	13,3	123,4
EUROPEAN UNION	75.376	77,0	28.803	66,6	161,7
EU14	73.536	75,1	28.238	65,3	160,4
EU (New Members)	1.840	1,9	565	1,3	225,7
ICELAND	371	0,4	307	0,7	20,8
NORWAY	6.221	6,4	4.750	11,0	31,0
SWITZERLAND	2.283	2,3	779	1,8	193,1
EFTA	8.875	9,1	5.836	13,5	52,1
UNITED KINGDOM	13.662	14,0	8.582	19,9	59,2
EU + EFTA + UK	97.913	100,0	43.221	100,0	126,5
EU14 + EFTA + UK	96.073	98,1	42.656	98,7	125,2

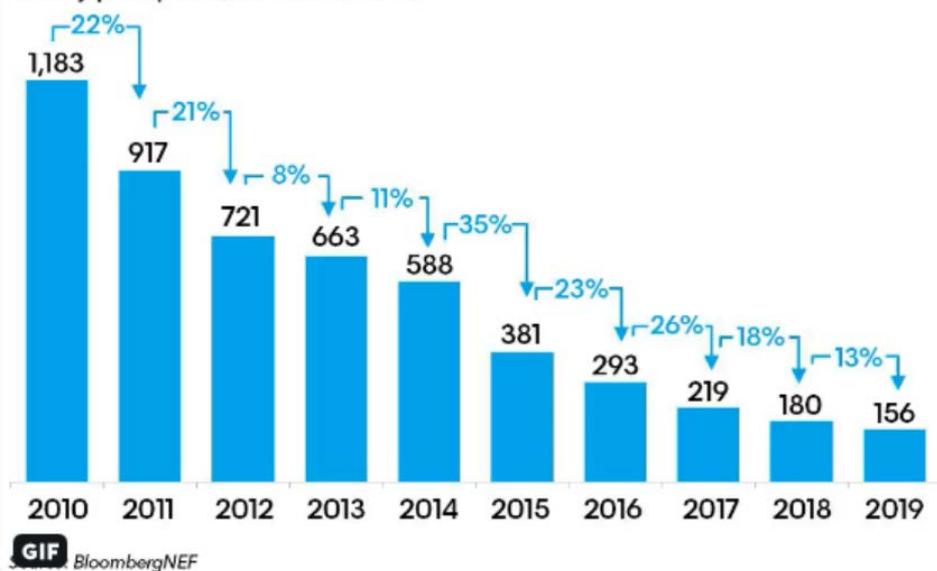
SOURCE: NATIONAL AUTOMOBILE MANUFACTURERS' ASSOCIATIONS

A fine 2019, BloombergNEF ha pubblicato i risultati del suo decimo Battery Price Survey.

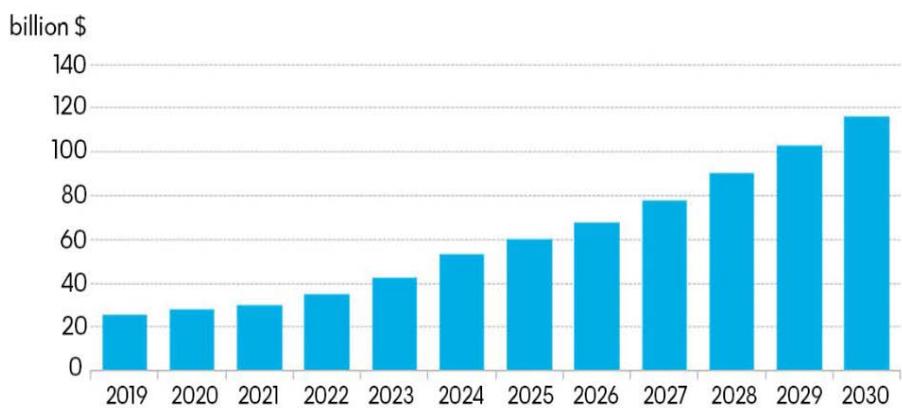
I prezzi delle batterie, che nel 2010 erano superiori a \$ 1,100 per chilowattora, sono diminuiti dell'87% in termini reali a \$ 156 / kWh nel 2019. Entro il 2023, i prezzi medi saranno vicini a \$ 100 / kWh, secondo le ultime previsioni della società di ricerca BloombergNEF (BNEF). La riduzione dei costi nel 2019 è dovuta all'aumento delle dimensioni degli ordini, alla crescita delle vendite di veicoli BEV e alla maggiore applicazione di materiali catodici per i sistemi di accumulo ad alta densità di energia (tra cui batterie agli ioni di sodio). L'introduzione di nuovi design dei pacchi e la riduzione dei costi di produzione faranno scendere i prezzi nel breve termine. Nel 2030, secondo BNEF, il mercato delle batterie varrà 116 miliardi di dollari.

Lithium-ion battery price survey results: Volume-weighted average

Battery pack price (real 2019 \$/kWh)



Annual lithium-ion battery market size



Source: BloombergNEF

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 il numero di punti di ricarica disponibili in Europa si aggira intorno a 165.000, mentre le stime della Commissione europea parlano di 2.8 milioni di punti di ricarica necessari al 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 UE - 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. A fine 2019, sono state registrate solo 129 stazioni di rifornimento per l'idrogeno, mentre quasi i due terzi delle stazioni di rifornimento di gas naturale sono concentrate in Italia e in Germania (rispettivamente 1.378 e 878 stazioni nel 2019, su un totale UE di 3.797).

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. 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).

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.

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 (HEVs², escluso ibride plug-in)

Sono state immatricolate 310.308 nuove auto ibride tradizionali nel 1°T 2020, con una crescita del 49% rispetto ad un anno fa.

Il Regno Unito conquista la leadership della domanda europea di auto ibride tradizionali con 68.211 (+67%) vendite, superando il mercato HEV tedesco. Il mercato inglese delle auto ibride full+mild vale il 22% del mercato HEV europeo.

La Germania, al 2° posto, con 63.121 nuove immatricolazioni, registra una crescita del 55% e una quota del 20,3%.

A distanza, l'Italia rappresenta il 3° mercato europeo dell'auto ibrida tradizionale con 34.717 nuove immatricolazioni, una quota dell'11% e una crescita tendenziale del 27%.

Al 4° posto, si posiziona la Francia che vede crescere il proprio mercato del 31% con 30.114 immatricolazioni e conquistare il 10% delle vendite europee, davanti alla Spagna, che retrocede al 5° posto con 29.417 vendite (+31%).

I 5 *major markets* insieme valgono quasi il 72,7% del mercato europeo di auto ibride full e mild (+46% l'incremento tendenziale dei volumi).

Nell'UE dei nuovi Paesi membri le vendite di auto ibride tradizionali valgono l'8,9% della domanda europea e il 10% della domanda totale di auto dell'area. In Polonia sono state vendute 13.477 auto ibride (+98%), il 12,5% del suo mercato.

IMMATRICOLAZIONE AUTOVETTURE IBRIDE

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

	1T2020	%	1T2019	%	Var. %
AUSTRIA	4.412	1,4	2.263	1,1	95,0
BELGIUM	5.996	1,9	5.410	2,6	10,8
CYPRUS	178	0,1	197	0,1	-9,6
CZECH REPUBLIC	2.106	0,7	1.362	0,7	54,6
DENMARK	2.321	0,7	3.062	1,5	-24,2
ESTONIA	795	0,3	521	0,3	52,6
FINLAND	5.088	1,6	3.792	1,8	34,2
FRANCE	30.114	9,7	22.982	11,0	31,0
GERMANY	63.121	20,3	40.673	19,5	55,2
GREECE	2.591	0,8	1.157	0,6	123,9
HUNGARY	5.677	1,8	1.706	0,8	232,8
IRELAND	6.339	2,0	4.933	2,4	28,5
ITALY	34.717	11,2	27.289	13,1	27,2
LATVIA	396	0,1	279	0,1	41,9
LITHUANIA	1.083	0,3	528	0,3	105,1
LUXEMBOURG	853	0,3	-	-	-
NETHERLANDS	11.531	3,7	6.360	3,1	81,3
POLAND	13.477	4,3	6.794	3,3	98,4
PORTUGAL	2.831	0,9	1.932	0,9	46,5
ROMANIA	2.247	0,7	1.446	0,7	55,4
SLOVAKIA	1.333	0,4	587	0,3	127,1
SLOVENIA	461	0,1	427	0,2	8,0
SPAIN	29.417	9,5	22.415	10,8	31,2
SWEDEN	5.441	1,8	4.153	2,0	31,0
EUROPEAN UNION	232.525	74,9	160.268	76,9	45,1
EU14	204.772	66,0	146.421	70,3	39,9
EU (New Members)	27.753	8,9	13.847	6,6	100,4
ICELAND	298	0,1	164	0,1	81,7
NORWAY	3.222	1,0	3.661	1,8	-12,0
SWITZERLAND	6.052	2,0	3.457	1,7	75,1
EFTA	9.572	3,1	7.282	3,5	31,4
UNITED KINGDOM	68.211	22,0	40.749	19,6	67,4
EU + EFTA + UK	310.308	100,0	208.299	100,0	49,0
EU14 + EFTA + UK	282.555	91,1	194.452	93,4	45,3

SOURCE: NATIONAL AUTOMOBILE MANUFACTURERS' ASSOCIATIONS

² Hybrid-Electric Vehicles

Mercato Auto a Gas, E85

Dopo l'aumento nel 4° trimestre 2019 del 28,5%, il mercato delle auto a gas/etanolo cala del 30% a gennaio-marzo 2020.

L'Italia mantiene la leadership di mercato con il 74% delle vendite europee di auto a gas. Sono state immatricolate 29.364 auto, un volume in calo tendenziale del 29%.

Al 2° posto, si piazza la Spagna davanti alla Germania, con 2.342 nuove immatricolazioni e una quota del 6% sul mercato europeo. Rispetto ad un anno fa i volumi di auto a gas diminuiscono del 59%.

La Germania è il 3° mercato europeo, con 2.314 immatricolazioni di auto a gas (-32%) e una quota del 6% sul mercato europeo.

La Svezia conquista il 4° posto, con 1.098 auto vendute e un aumento del 159%, dopo l'aumento del 400% nel 4° trimestre 2019.

Segue il Belgio al 5° posto con 821 immatricolazioni (+37%) e la Finlandia al 6° posto con 735, quasi decuplicate.

Questi sei mercati rappresentano il 92% delle vendite di auto a gas/etanolo in UE/EFTA.

IMMATRICOLAZIONE AUTOVETTURE ALTRE ALIM.ALTERNATIVE

Alternative fuel vehicles other than electric¹ = natural gas vehicles (NGV) + LPG-fueled vehicles + ethanol (E85) vehicles

	1T2020	%	1T2019	%	Var. %
AUSTRIA	102	0,3	61	0,1	67,2
BELGIUM	821	2,1	601	1,1	36,6
CYPRUS					
CZECH REPUBLIC	476	1,2	363	0,6	31,1
DENMARK	0	0,0	1	0,0	-100,0
ESTONIA	276	0,7	12	0,0	2200,0
FINLAND	735	1,8	72	0,1	920,8
FRANCE	584	1,5	1.011	1,8	-42,2
GERMANY	2.314	5,8	3.406	6,0	-32,1
GREECE	376	0,9	314	0,6	19,7
HUNGARY	2	0,0	6	0,0	-66,7
IRELAND					
ITALY	29.364	73,7	41.466	72,9	-29,2
LATVIA	20	0,1	35	0,1	-42,9
LITHUANIA					
LUXEMBOURG	3	0,0		0,0	
NETHERLANDS	114	0,3	243	0,4	-53,1
POLAND	602	1,5	2.057	3,6	-70,7
PORTUGAL	106	0,3	563	1,0	-81,2
ROMANIA	93	0,2	304	0,5	-69,4
SLOVAKIA	112	0,3	156	0,3	-28,2
SLOVENIA	5	0,0	30	0,1	-83,3
SPAIN	2.342	5,9	5.654	9,9	-58,6
SWEDEN	1.098	2,8	424	0,7	159,0
EUROPEAN UNION	39.545	99,3	56.779	99,8	-30,4
EU14	37.959	95,3	53.816	94,6	-29,5
EU (New Members)	1.586	4,0	2.963	5,2	-46,5
ICELAND	15	0,0	3	0,0	400,0
NORWAY	1	0,0	7	0,0	-85,7
SWITZERLAND	259	0,7	91	0,2	184,6
EFTA	275	0,7	101	0,2	172,3
UNITED KINGDOM				0,0	
EU + EFTA + UK	39.820	100,0	56.880	100,0	-30,0
EU14 + EFTA + UK	38.234	96,0	53.917	94,8	-29,1

SOURCE: NATIONAL AUTOMOBILE MANUFACTURERS' ASSOCIATIONS

Mercati extra-UE di passenger vehicles ad alimentazione alternativa.

Stati Uniti. Le vendite di light vehicles ad alimentazione alternativa chiudono il mese di marzo con una flessione del 25% e 42.501 unità vendute, il 4,3% del mercato totale LV. Il segmento delle autovetture, che vale il 53% del mercato ad alimentazione alternativa, diminuisce del 47,2%, mentre il segmento dei light truck cresce del 47,5%. Nel 1° T 2020 sono stati venduti oltre 152mila LV ad alimentazione alternativa, +2,3%, risultato di una crescita del 26% per le auto e del 91% per i light trucks. La quota di LV ad alimentazione alternativa sul totale mercato di gennaio-marzo è del 4,4%.

Cina. Nel 1° T 2020, la produzione di NEV (new energy vehicle) si è ridotta del 60% a 105mila unità, di cui 77mila BEV e 28mila PHEV. Nello stesso periodo le vendite di NEV hanno raggiunto appena le 114mila unità, con una riduzione del 56%. Le vendite di veicoli BEV sono state di 85.000 unità e quelle di veicoli ibridi plug-in (PHEV) sono state 29mila. I dati non includono Tesla.

Vendite globali di veicoli elettrici. A livello globale le vendite di veicoli elettrici (ECV) hanno totalizzato 2,08 milioni di veicoli nel 2018 e 2,26 milioni nel 2019.

Il mercato ECV è cresciuto a fronte di una domanda di light vehicles in leggero calo nel 2018, che è stato più marcato nel 2019, -5%.

Il calo del manufacturing e le tensioni commerciali persistenti rimandavano ad un anno difficile per il settore automotive per il 2020, ma certamente non catastrofico come si è presentato con lo scoppio della pandemia e le conseguenze che ne sono derivate.

L'impatto della crisi del coronavirus sul mercato automotive si prevede pesantissimo: le proiezioni per il 2020 stimano una riduzione della produzione di light vehicles di 11 milioni di LV (-12,4% sui volumi del 2019) a 77,9 milioni di autoveicoli leggeri, con una contrazione più accentuata nella prima metà dell'anno. Sul fronte della domanda il calo previsto è del 13,6%, un crollo peggiore di quello avvenuto nei due di crisi 2008/2009. Per l'economia mondiale è prevista una contrazione del Pil del 3% (FMI) e un calo del commercio mondiale di beni dell'11%. Come si muoverà il mercato ECV in questo difficile scenario? Gli investimenti strategici saranno mantenuti o saranno rinviati? L'innovazione può favorire l'ottimizzazione del business in un settore in crisi?

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 nei Paesi occidentali un rallentamento della crescita del comparto nel breve termine. Saranno fondamentali i dati del secondo trimestre 2020 per capire, almeno in UE, se esauriti gli ordini arretrati, si manterrà l'ottimo risultato del primo trimestre dell'anno. Certo è che con la domanda in caduta libera, il solo segmento delle auto 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.

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

UE/EFTA mercato auto: 3.042.711	1.617.013 auto a benzina		847.360 auto diesel		578.338 auto ad alim.altern.	
	-33%	il 53% del mercato auto UE/EFTA/UK	-35%	il 28% del mercato auto EU/EFTA	+48%	il 19% del mercato auto EU/EFTA
578.338 auto ad alim.altern.	100%	39,5% BEV+PHEV		54% HEV	7% GAS	
BEV (puro elettrico)	130.297	+58%	4,3% del mercato totale	GERMANIA 1° mercato BEV: 26.030 unità	FRANCIA 2° mercato BEV: 25.960 unità	UK 3° mercato BEV: 18.256 unità
PHEV (ibride plug-in)	97.913	+126%	3,2% del mercato totale	GERMANIA 1° mercato PHEV: 26.419 unità	UK 2° mercato PHEV: 13.662 unità	SVEZIA 3° mercato PHEV: 12.835 unità
HEV (ibride mild-full)	310.308	+49%	10,2% del mercato totale	UK 1° mercato HEV: 68.211 unità	GERMANIA 2° mercato HEV: 63.121 unità	ITALIA 3° mercato HEV: 34.117 unità
GAS, E85	39.820	-30%	1,3% del mercato totale	ITALIA 1° mercato GAS: 29.364 unità	SPAGNA 2° mercato GAS: 2.342 unità	GERMANIA 3° mercato GAS: 2.314 unità

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

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

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

Per informazioni rivolgersi a:

Marisa Saglietto, Responsabile Area Studi e Statistiche ANFIA

m.saglietto@anfia.it

tel. 011/5546.526