

UNIONE EUROPEA+Efta - 340mila auto ad alimentazione alternativa immatricolate nel 1° semestre 2016, il 4,3% del mercato complessivo¹. Ad aprile-giugno 2016, il mercato dell'auto a trazione alternativa, è cresciuto solo dello 2,8% sullo stesso trimestre del 2015 ed è calato del 4% rispetto a gennaio-marzo 2016.

.Totale Alimentazioni Alternative (AVFs²)

Nel **2015** i Paesi dell'Unione europea allargata e dell'EFTA avevano registrato complessivamente oltre 640mila nuove immatricolazioni di autovetture ad alimentazione alternativa (AVFs), in rialzo del 22% rispetto al 2014, secondo i dati diffusi da Acea, che considerano in tutto 25 Paesi. In UE-Efta le auto *ecofriendly* pesavano per circa il 4,5% delle immatricolazioni totali di autovetture nel 2015, contro il 4% dell'anno precedente.

"Pur in aumento il mercato delle auto ad alimentazione alternativa nel 2015 - dichiara il Segretario Generale di ACEA, Erik Jonnaert, oltre il 95% dei clienti in Europa non ha optato per un propulsore alternativo. Ad aprile-giugno 2016, il mercato delle auto ad alimentazione alternativa, è cresciuto solo dello 0,6% sullo stesso trimestre del 2015 nell'UE³, la crescita complessiva delle immatricolazioni è vicina alla stagnazione".

A **gennaio-giugno 2016** il mercato delle auto ad alimentazione alternativa registra un incremento del 5,7% con quasi 340mila immatricolazioni e una quota del 4,3% sull'intero mercato, con andamenti molto differenti per tipo di alimentazione.

Cresce il peso delle auto elettriche sul totale delle auto ad alimentazione alternativa, che passa in un anno dal 24,8% di gennaio-giugno 2015 al 28,1% del 1° semestre 2016, con un incremento in termini di volumi del 19,5%. Anche le vendite di auto ibride sono in aumento (+26,6%), con una quota del 42,4% (era del 35,4% un anno fa), mentre il mercato delle auto a gas diminuisce di oltre 1/5 (-21,6%), a causa soprattutto della contrazione delle vendite del mercato italiano, il più consistente delle auto alimentate a GPL e a metano.

UE28+EFTA- Immatricolazioni autovetture ad alimentazione alternativa AVFs

	H12016	%	H12015	%	Var. %
Totale auto elettriche ¹	95.236	28,1	79.723	24,8	19,5
Auto elettriche a batteria (BEV)	44.381	13,1	41.412	12,9	7,2
Auto ibride plug-in (PHEV)	49.726	14,6	36.718	11,4	35,4
Auto ibride (HEV)	144.051	42,4	113.810	35,4	26,6
Auto a gas	100.198	29,5	127.788	39,8	-21,6
Totale auto ad alimentazione alternativa	339.485	100,0	321.321	100,0	5,7

¹ include extended range, fuel cell

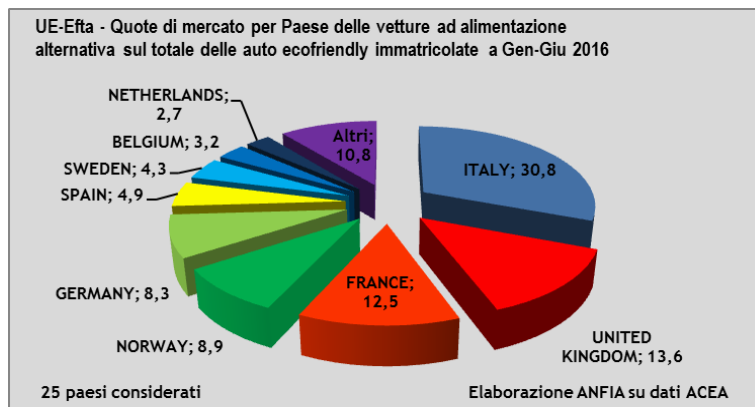
Tra i paesi europei, Norvegia e Italia sono quelli che hanno un mercato ad alimentazione alternativa che pesa di più: in Norvegia il 38,7% delle nuove auto vendute ha alimentazione alternativa (era il 34,8% del mercato un anno fa), in Italia il 10% del mercato (era il 13,9% a gennaio-giugno 2015)

I primi 5 mercati a trazione alternativa dell'UE-Efta, che sono Italia, UK, Francia, Norvegia e Germania, rappresentano i ¾ del mercato dell'auto *ecofriendly*.

¹ 25 paesi

² Alternative Fuel Vehicles (EV+HEVs+NGVs+LPG fuel vehicles)

³ +4% incluso Efta



L'Italia contribuisce quindi con il 31% di tutte le auto ecofriendly immatricolate in UE-Efta nel 1° semestre 2016 (era il 38% a gennaio-giugno 2015), seguita da UK (13,6%), Francia (12,5%), Norvegia (8,9%) e Germania (8,3%).

Il risultato dell'Italia, è dovuto soprattutto al mercato di auto nuove alimentate a Gas (GPL e Metano), che rappresentano l'80% del mercato a trazione alternativa, contro una media europea del 29,5%, che scende al 7% se si esclude l'Italia. Nelle sfide legate alla sfera ambientale, il punto di forza dell'industria italiana è aver sviluppato soluzioni innovative a basso impatto ambientale per la mobilità sostenibile a partire da competenze consolidate nei sistemi di alimentazione a metano e a GPL e nei sistemi di propulsione. La filiera industriale italiana del metano per autotrazione, ad esempio, è riconosciuta come leader mondiale, rappresentando circa 20.000 occupati, 50 PMI e un fatturato di 1,7 MLD €. Il restante 20% del mercato a trazione alternativa italiano comprende l'1,4% di auto elettriche e il 18,3% di auto ibride.

IMMATRICOLAZIONI AUTOVETTURE TOTALE ALIM.ALTERNATIVA
Total Alternative fuel vehicles (AFV)

	H12016	%	H12015	%	Var.%
AUSTRIA	4.234	1,2	3.032	0,9	39,6
BELGIUM	10.867	3,2	6.523	2,0	66,6
BULGARIA	177	0,1	20	0,0	785,0
CZECH REPUBLIC	2.447	0,7	2.812	0,9	-13,0
DENMARK	3.904	1,1	2.434	0,8	60,4
ESTONIA	353	0,1	198	0,1	78,3
FINLAND	3.134	0,9	1.877	0,6	67,0
FRANCE	42.277	12,5	39.070	12,2	8,2
GERMANY	28.335	8,3	26.742	8,3	6,0
GREECE	872	0,3	568	0,2	53,5
HUNGARY	867	0,3	428	0,1	102,6
IRELAND	2.053	0,6	1.268	0,4	61,9
ITALY	104.648	30,8	121.297	37,7	-13,7
LATVIA	155	0,0	197	0,1	-21,3
LITHUANIA	254	0,1	196	0,1	29,6
NETHERLANDS	9.299	2,7	18.551	5,8	-49,9
POLAND	7.888	2,3	5.548	1,7	42,2
PORTUGAL	2.865	0,8	2.285	0,7	25,4
ROMANIA	334	0,1	171	0,1	95,3
SLOVAKIA	428	0,1	669	0,2	-36,0
SPAIN	16.771	4,9	9.978	3,1	68,1
SWEDEN	14.643	4,3	10.819	3,4	35,3
UNITED KINGDOM	46.014	13,6	37.933	11,8	21,3
EUROPEAN UNION	302.819	89,2	292.616	91,1	3,5
EU15	289.916	85,4	282.377	87,9	2,7
EU (New Members)	12.903	3,8	10.239	3,2	26,0
NORWAY	30.102	8,9	22.481	7,0	33,9
SWITZERLAND	6.564	1,9	6.224	1,9	5,5
EFTA	36.666	10,8	28.705	8,9	27,7
EU + EFTA	339.485	100,0	321.321	100,0	5,7
EU15 + EFTA	326.582	96,2	311.082	96,8	5,0

SOURCE: NATIONAL AUTOMOBILE MANUFACTURERS' ASSOCIATIONS

Il ritardo italiano rispetto al mercato dei veicoli elettrici è dovuto, oltre ai costi per l'acquisto dell'auto elettrica, alla scarsa diffusione della rete di rifornimento e alla minor percentuale di popolazione urbana rispetto agli altri paesi europei (Italia 68,7%, UK 82,6%, Paesi Bassi 90,5%, Francia 79,5, Germania 75,3 fonte United Nations). La popolazione non urbana, infatti, è meno propensa all'utilizzo di auto alimentazione ad alimentazione elettrica per la minore autonomia. In Italia le auto ad alimentazione alternativa hanno contribuito ad abbassare ancora il livello medio di emissione di CO₂ delle nuove auto vendute a 115,1 g/km nel 2015.

Nel Regno Unito delle oltre 46.000 nuove vetture ad alimentazione alternativa immatricolate nei primi 6 mesi del 2015, il 57,6% sono vetture ibride e il 42,4% elettriche.

Il governo del Regno Unito ha svolto un ruolo significativo nel sostenere la riduzione delle emissioni di CO₂ del settore attraverso due iniziative chiave: il finanziamento del "Advanced Propulsion Centre" (APC) e la campagna di incentivazione della domanda "Go Ultra Low". La campagna "Go Ultra Low" è stata lanciata dal Governo inglese a gennaio 2014 con lo scopo di promuovere i benefici delle auto elettriche plug-in e di quelle ibride, con emissioni di CO₂ per km fino a 75 grammi, entro questo limite per ora si mantengono le auto al 100 % elettriche (EV), le ibride plug-in (PHEV) e le elettriche ad autonomia estesa (EREV), con un'offerta che nel tempo ha raggiunto una ventina di modelli. La campagna ha accompagnato il piano, annunciato a gennaio 2014 dal Governo inglese, che prevede lo sviluppo in tutto il paese di una rete di ricarica, comprese le stazioni di ricarica rapida; l'incentivazione all'acquisto è stata posticipata fino a fine febbraio 2016. L'APC è stato concepito come un centro di eccellenza, per favorire la posizione del Regno Unito nello sviluppo di sistemi di propulsione a basse emissioni di carbonio e la loro produzione nel panorama internazionale. Il Centro è stato costituito nel 2013 e prevede un impegno decennale tra governo e industria automobilistica. APC è una società a responsabilità limitata, che facilita la collaborazione e quindi i partenariati tra coloro che hanno buone idee sui sistemi di propulsione a basse emissioni di carbonio e coloro che possono produrli.

Il mercato delle vetture con alimentazione elettrica (EV, Plug-in, Extended range) nel 2014 è quadruplicato rispetto al 2013 e nel 2015 è quasi raddoppiato rispetto al 2014. L'immissione nel mercato di auto elettriche ha contribuito a ridurre la media delle emissioni di CO₂ delle nuove auto vendute, che nel 2015 è stata di 121,4 g/km (il 2,6% in meno rispetto al 2014 e il 26,4% in meno rispetto al 2007).

In Francia sono state immatricolate, a gennaio-giugno 2016, 42.300 autovetture ad alimentazione alternativa, il 60% delle quali sono ibride, il 38% Elettriche, il 2% a gas e biofuel. In Francia, dal 1° aprile 2015 è entrato in vigore il "superbonus" che consente a chi decide di rottamare un veicolo diesel con oltre 14 anni di anzianità di beneficiare di un incentivo fino a 3.700 Euro per l'acquisto di un veicolo elettrico (oltre i 6.300 euro del bonus previsti per l'acquisto di un veicolo elettrico); l'incentivo arriva così a 10 mila euro per le auto che emettono meno di 20 g/km di CO₂ (in pratica le auto a trazione elettrica). E' previsto anche un superbonus di 2.500 Euro per l'acquisto di un veicolo ibrido ricaricabile, che si aggiunge ai 4000 euro previsti per veicoli con emissioni compresa tra 20 e 60 g/km (in pratica le auto ibride plug-in), per un totale di 6.500 euro. Per poter beneficiare dell'incentivo, l'intestatario dell'auto che viene rottamata deve esserne proprietario da almeno un anno.

Nel 2015 la media delle emissioni di CO₂ delle nuove auto vendute in Francia è stata di 111,1 g/km, un livello raggiunto grazie al contributo delle auto elettriche ed ibride, ma anche a quelle diesel, che nonostante il ridimensionamento del loro peso nel 2015, rappresentano il 57,2% del mercato (era il 63,9% nel 2014).

Segue la Norvegia che, con poco più di 30mila immatricolazioni auto a trazione alternativa, di cui il 73% elettriche e il 27% ibride, ha il primato del più basso livello medio di emissioni di CO₂ delle nuove auto vendute, pari a 94 g/km nei primi 6 mesi 2016.

La Germania ha immatricolato, nel 1° semestre 2016, 28.300 autovetture ad alimentazione alternativa, di cui il 37% elettriche, il 51% ibride, il 12% a gas; le emissioni medie di CO₂ di tutte le vetture nuove immatricolate nel 2015 è di 128,8 g/km.

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

	EV	HEV	GAS	TOTALE AFV
AUSTRIA	60,7%	32,4%	6,9%	100%
BELGIUM	41,7%	44,7%	13,6%	100%
BULGARIA	1,1%	98,9%		100%
CZECH REPUBLIC	3,5%	27,6%	68,9%	100%
DENMARK	12,5%	84,8%	2,7%	100%
ESTONIA	7,1%	85,8%	7,1%	100%
FINLAND	21,8%	75,2%	3,0%	100%
FRANCE	38,2%	60,2%	1,6%	100%
GERMANY	37,1%	51,2%	11,7%	100%
GREECE	2,1%	79,4%	18,6%	100%
HUNGARY	17,1%	80,2%	2,8%	100%
IRELAND	21,3%	78,7%		100%
ITALY	1,4%	18,3%	80,3%	100%
LATVIA	20,6%	59,4%	20,0%	100%
LITHUANIA	18,5%	81,5%		100%
NETHERLANDS	50,0%	44,6%	5,3%	100%
POLAND	2,8%	57,2%	40,0%	100%
PORTUGAL	28,5%	54,3%	17,2%	100%
ROMANIA	4,8%	95,2%		100%
SLOVAKIA	5,4%	29,0%	65,7%	100%
SPAIN	10,8%	82,7%	6,5%	100%
SWEDEN	40,1%	43,8%	16,1%	100%
UNITED KINGDOM	42,4%	57,6%	0,0%	100%
EUROPEAN UNION	23,2%	43,9%	33,0%	100%
EU15	24,0%	43,4%	32,6%	100%
EU (New Members)	4,7%	55,0%	40,3%	100%
NORWAY	73,4%	26,6%	0,0%	100%
SWITZERLAND	45,9%	48,0%	6,1%	100%
EFTA	68,5%	30,4%	1,1%	100%
EU + EFTA	28,1%	42,4%	29,5%	100%
EU15 + EFTA	29,0%	41,9%	29,1%	100%

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

	EV	HEV	GAS	TOTALE AFV
AUSTRIA	1,5%	0,8%	0,2%	2,5%
BELGIUM	1,5%	1,6%	0,5%	3,5%
BULGARIA	0,0%	1,4%		1,4%
CZECH REPUBLIC	0,1%	0,5%	1,3%	1,8%
DENMARK	0,4%	2,8%	0,1%	3,3%
ESTONIA	0,2%	2,6%	0,2%	3,0%
FINLAND	1,0%	3,6%	0,1%	4,8%
FRANCE	1,5%	2,3%	0,1%	3,8%
GERMANY	0,6%	0,8%	0,2%	1,6%
GREECE	0,0%	1,5%	0,3%	1,8%
HUNGARY	0,3%	1,5%	0,1%	1,9%
IRELAND	0,4%	1,6%		2,0%
ITALY	0,1%	1,8%	8,1%	10,0%
LATVIA	0,4%	1,0%	0,4%	1,8%
LITHUANIA	0,4%	1,9%		2,4%
NETHERLANDS	2,4%	2,1%	0,3%	4,8%
POLAND	0,1%	2,1%	1,5%	3,7%
PORTUGAL	0,7%	1,3%	0,4%	2,4%
ROMANIA	0,0%	0,9%		0,9%
SLOVAKIA	0,1%	0,3%	0,6%	1,0%
SPAIN	0,3%	2,2%	0,2%	2,7%
SWEDEN	3,1%	3,4%	1,3%	7,8%
UNITED KINGDOM	1,4%	1,9%	0,0%	3,2%
EUROPEAN UNION	0,9%	1,7%	1,3%	3,9%
EU15	1,0%	1,7%	1,3%	4,0%
EU (New Members)	0,1%	1,4%	1,0%	2,5%
NORWAY	28,4%	10,3%	0,0%	38,7%
SWITZERLAND	1,9%	2,0%	0,3%	4,2%
EFTA	10,6%	4,7%	0,2%	15,6%
EU + EFTA	1,2%	1,8%	1,3%	4,3%
EU15 + EFTA	1,3%	1,8%	1,3%	4,4%

ACEA, a livello europeo e ANFIA a livello nazionale, sostengono il principio di neutralità tecnologica per il raggiungimento dei prossimi obiettivi di riduzione delle emissioni. E' indubbio del resto, che i sistemi ibridi e ibridi plug-in conosceranno una considerevole crescita a livello mondiale nei prossimi anni, mentre riguardo all'elettrico, è necessario un ulteriore avanzamento tecnologico in tema di batterie. ACEA prevede una quota di mercato piuttosto marginale per tutti i veicoli elettrici ricaricabili (cioè sia quelli elettrici e ibridi) fino all'8% entro il 2025. Pertanto per promuovere una maggiore diffusione sul mercato di propulsori alternativi e garantire ulteriori riduzioni delle emissioni di CO₂, occorre che industria e istituzioni governative lavorino insieme per promuovere la domanda dei consumatori. I governi di tutta Europa dovranno sostenere la domanda, sia in termini di diffusione delle infrastrutture di distribuzione e di ricarica necessarie, sia nell'influenzare le scelte dei consumatori, ad esempio armonizzando le misure di sostegno alla domanda in tutta l'UE. L'industria automobilistica ha bisogno dell'impegno programmatico dei governi per aumentare gli investimenti in veicoli a trazione alternativa, affinché si possano raggiungere gli obiettivi di decarbonizzazione definiti dal Consiglio Europeo nell'ottobre 2014, che ha stabilito una riduzione domestica delle emissioni di gas ad effetto serra del 40% entro il 2030 rispetto ai livelli del 1990.

La direttiva comunitaria 2014/94/UE "DAFI", come è noto, delinea, per la prima volta, un quadro comune di misure finalizzate alla realizzazione di infrastrutture per i combustibili alternativi, compresi i requisiti minimi per la costruzione, i punti di ricarica per veicoli elettrici ed i punti di rifornimento di gas naturale (GNL e GNC), GPL, biometano ed idrogeno - da attuarsi mediante quadri strategici nazionali - con l'obiettivo di attenuare l'impatto ambientale nel settore dei trasporti negli Stati membri dell'Unione europea.

Per l'Italia, lo schema di D.Lgs. di recepimento della direttiva comunitaria 2014/94/UE "DAFI" è stato approvato in via preliminare dal Consiglio dei Ministri ed è attualmente all'esame delle Commissioni IX Trasporti e X Attività Produttive della Camera dei Deputati e 8° Lavori Pubblici e 10° Industria del Senato della Repubblica per parere non vincolante da emanare entro la fine di ottobre.

Il testo, nella sua formulazione attuale, contiene molteplici elementi positivi: l'approccio "technology neutral" utilizzato quale visione di insieme strategica in grado di valorizzare l'apporto che ciascuna risorsa può fornire per la realizzazione dei target ambientali in ottica di *road map tecnologica*; le misure per lo sviluppo del mercato della distribuzione dei carburanti alternativi; le semplificazioni del quadro per il rilascio delle autorizzazioni sugli impianti di approvvigionamento, attualmente piuttosto articolato ed eterogeneo sul piano regionale. In sintesi il decreto offre una certezza del quadro d'azione che consentirà da un lato agli imprenditori ed operatori del settore di sviluppare un'adeguata programmazione degli investimenti e, dall'altro, agli utenti-consumatori finali di poter disporre e fruire di una rete di approvvigionamento che possa finalmente rispondere agli standard già presenti nei principali Paesi europei. ANFIA confida, dunque, che nel corso dell'esame parlamentare il provvedimento non subisca modificazioni che rischiano di aumentarne il livello di complessità a scapito della chiarezza e di una programmazione ordinata degli interventi, anche al fine di evitare l'introduzione di elementi che possano risultare distorsivi della concorrenza ed inficiare un corretto utilizzo delle risorse disponibili.

In questa direzione si pone il Memorandum of Understanding, che FCA, IVECO e SNAM hanno firmato - alla presenza del Ministro dello Sviluppo Economico Carlo Calenda e del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio - finalizzato a favorire lo sviluppo del gas naturale come carburante per autotrazione, nel più ampio scenario della mobilità sostenibile e delle iniziative per la sua promozione. Forte di una tecnologia consolidata e all'avanguardia nel mondo, l'Italia è il primo mercato europeo per i consumi di metano per autotrazione, con oltre 1 miliardo di metri cubi consumati nel 2015 e circa 1 milione di veicoli attualmente in circolazione. L'Italia vanta una filiera industriale del gas naturale nel settore trasporti che rappresenta un'eccellenza tecnologica e ambientale riconosciuta a livello mondiale, potendo inoltre far leva sulla rete di metanodotti più estesa e accessibile d'Europa, lunga oltre 32 mila chilometri. Il ministro dei Trasporti, Graziano Delrio ha sottolineato che "l'Italia insiste molto sul tema della neutralità tecnologica e quindi i veicoli elettrici non devono essere l'unica via". Anche lo sviluppo del gas naturale, infatti, spiega Delrio, "rappresenta una potenziale soluzione alla lotta contro l'inquinamento". I tre gruppi collaboreranno attivamente per accelerare l'ulteriore sviluppo del metano per autotrazione alternativa immediatamente disponibile e più sostenibile rispetto ai carburanti tradizionali in grado di generare importanti benefici ambientali ed economici per i consumatori, le imprese e la pubblicazione amministrazione.

Le normative comunitarie pongono obiettivi di riduzione delle emissioni che richiedono un maggiore sviluppo dei carburanti alternativi e la sostituzione del parco veicoli più obsoleto e inquinante. In questo senso, la direttiva DAFI (Directive Alternative Fuel Initiative) prevede l'implementazione delle stazioni di CNG e di LNG in Europa rispettivamente entro il 2020 e il 2025. Su questa linea occorre che le misure di regolazione e limitazione del traffico ai veicoli (auto e furgoni) in ambito urbano introdotte a livello locale, si ispirino al principio di "neutralità tecnologica" e siano omogenee sul territorio nazionale.

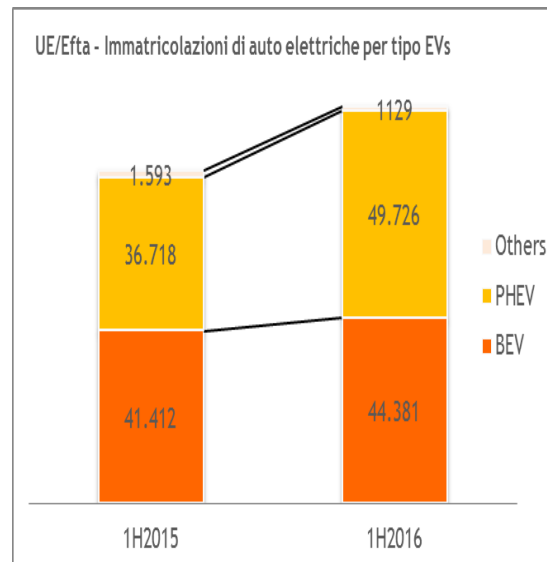
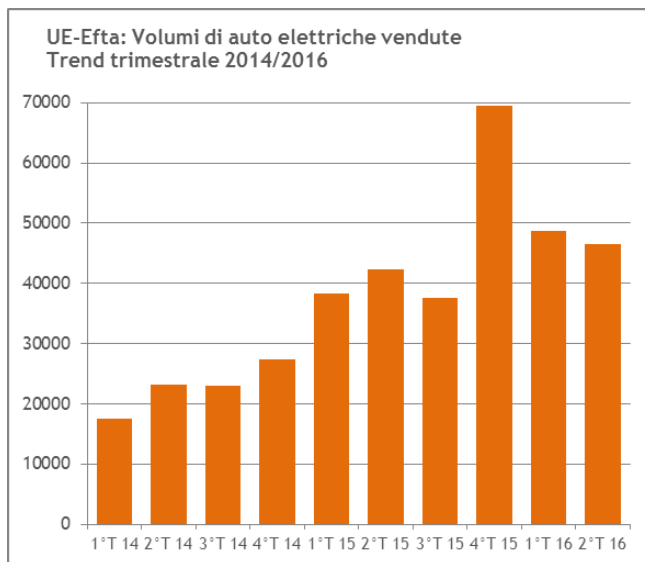
Un progetto di direttiva Ue, anticipato dal quotidiano inglese "Guardian", dovrebbe entrare in vigore nel 2019 e prevede un punto di ricarica per auto elettriche in ogni casa nuova o ristrutturata in Europa. La direttiva, che dovrebbe essere pubblicata entro la fine dell'anno, stabilirebbe anche che entro il 2023 il 10% dei posti auto in nuovi edifici sia equipaggiato con una presa per la ricarica. L'iniziativa europea punta quindi a creare l'infrastruttura necessaria a incoraggiare e sostenere il boom delle auto elettriche atteso nei prossimi anni. All'avanguardia nel Vecchio Continente in questa direzione la Norvegia e l'Olanda, che hanno in programma di eliminare i motori diesel entro il 2025.

.Auto Elettriche (EVs)

Nel **2015**, sono state immatricolate, in UE+EFTA, oltre 186mila autovetture elettriche, il 101% in più rispetto al 2014. Tra i maggiori mercati, l'aumento più consistente è stato quello dei **Paesi Bassi**, con una crescita del 193%, che porta questo mercato ad essere il primo in Europa con 43.441 immatricolazioni, seguito dalla **Norvegia**, dove le immatricolazioni ammontano a 33.721.

A **gennaio-giugno 2016** sono state immatricolate in UE+EFTA circa 95.200 autovetture elettriche (BEV+PHEV), con un incremento del 19% sullo stesso semestre del 2015. La quasi totalità delle auto elettriche è stata venduta nell'Europa Occidentale. Norvegia, UK, Francia, Germania, Svezia e Paesi Bassi registrano i volumi più alti di vendita. I Paesi Bassi però registrano un calo del 65% rispetto a gennaio-giugno 2015, dopo il notevole incremento del mercato del 4° trimestre 2015 quando furono vendute oltre 25 mila nuove immatricolazioni di auto elettriche, il 58% del mercato elettrico di tutto il 2015, come effetto della stretta agli incentivi prevista da gennaio 2016.

Cambia nei primi 6 mesi del 2016 la composizione dei segmenti all'interno del comparto auto elettriche (EVs) rispetto ad un anno fa: le auto elettriche a batteria (BEV) immatricolate ammontano a 44.400 con un aumento tendenziale del 7% (nel secondo trimestre 2016 in calo del 3%), mentre le auto ibride-elettriche plug-in toccano le 49.700 unità, con un rialzo del 35%.

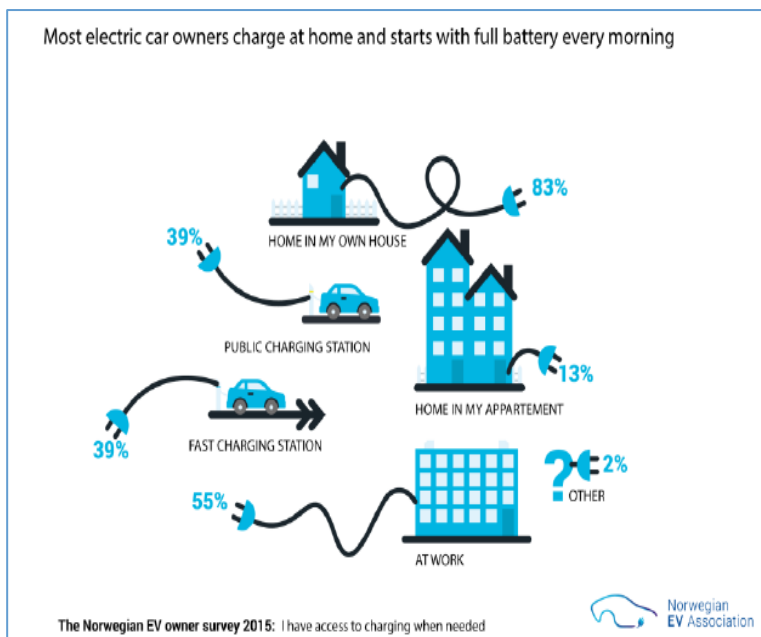
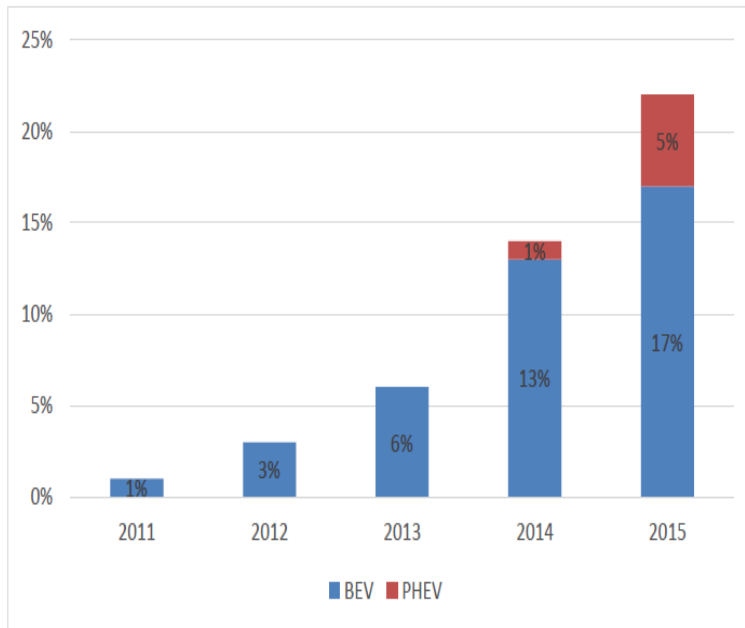


Poco meno di un quarto del mercato europeo delle auto elettriche nuove è immatricolato in **Norvegia** e il trend continua a crescere, +30% nel 1° semestre 2016; le vetture a batteria però registrano un calo tendenziale del 14%, mentre le auto a ibride plug-in sono triplicate rispetto a gennaio-giugno 2015. Ogni cento auto vendute a livello nazionale, 28 sono a zero emissioni a gennaio-giugno 2016.

In Norvegia, il Governo ha attuato una serie di misure per sostenere l'auto a zero emissioni a partire dal 1990, che includono:

- Nessuna tassa all'acquisto o all'importazione per auto a zero emissioni (1990)
- 25% di esenzione IVA sull'acquisto (2001)
- Basse tasse di circolazione (1996)
- Nessun pedaggio su strada o ferries (1997 and 2009)
- Parcheggi gratuiti (1999)
- Accesso alle corsie degli autobus (2005)
- 50 % di riduzione sulla "company car tax" (2000)
- 25% di esenzione IVA sul leasing (2015)

Queste misure hanno consentito uno sviluppo esponenziale del mercato auto a trazione elettrica in Norvegia.



Alla fine del 2015 risultano registrati in Norvegia oltre 75.000 auto BEV e oltre 12.000 auto ibride plug-in. Da un interessante indagine prodotta da EVNorway è emerso che l'acquisto di un'auto elettrica è stata motivato, per il 59% dei proprietari, dal risparmio denaro, grazie agli incentivi e ai benefici fiscali derivanti da questa scelta; solo il 24% degli acquirenti ha motivato la sua scelta per ragioni ambientali e il 9% per risparmiare tempo, potendo accedere alle corsie preferenziali degli autobus. Infine uno studio dell'Institute for Transport Economics ha stimato che la percorrenza media annuale di un'auto elettrica è di 14.500-16.500 km, comparata ai 15.500 km di un'auto diesel e a benzina e ai 13.000 km medi di tutte le auto circolanti in Norvegia. Circa il 96% dei proprietari di un'auto elettrica ha accesso al sistema di ricarica a casa propria.

Il gran numero di auto elettriche sta diventando anche un problema: colonnine di ricarica che è difficile trovare libere (negli ultimi anni il numero di colonnine è cresciuto solo linearmente secondo quanto riportato dal sito EVNorway), corsie degli autobus affollate di veicoli elettrici e forse anche un calo di introiti per le casse del governo che incameravano le entrate derivanti dall'imposizione fiscale sui veicoli convenzionali, introiti con cui si paga anche la manutenzione delle strade e le spese correlate alle infrastrutture stradali.

Il governo norvegese ha pianificato così una serie di provvedimenti che riguardano la durata delle esenzioni fiscali per le auto elettriche prolungate solo fino al 2017;

dal 2018, inoltre, anche le emissioni zero dovranno pagare l'imposta annuale applicata a tutti i veicoli circolanti su strada, inizialmente per la metà dell'importo fino al 2020, poi per intero. Alle amministrazioni locali verrà invece lasciata la decisione sulla gratuità dei parcheggi per i veicoli elettrici e sulla circolazione nelle corsie dedicate ai mezzi pubblici.

Nel 1° semestre 2016 il **Regno Unito** si conferma il secondo mercato dell'auto elettrica nell'Unione europea allargata, con 19.500 unità, in crescita tendenziale del 31,5% (pari al 20,4% di tutto il mercato). Il Governo sostiene da qualche anno la produzione di veicoli elettrici e le vendite hanno aiutato a far diventare quello del Regno Unito come unico dei mercati chiave di veicoli EV nel panorama europeo e globale. Le misure fin qui adottate per una mobilità sostenibile, si estendono anche all'offerta di trasporto pubblico alternativo a quello privato nelle città più grandi, che risponde all'aumento della popolazione urbanizzata e ai limiti imposti per la circolazione nei centri urbani.

Segue il Regno Unito, per volumi di vendita, la Francia con oltre 16.100 immatricolazioni di auto elettriche e un incremento tendenziale del semestre del 55%, grazie all'entrata in vigore il 1° aprile 2015 del superbonus sulle auto elettriche. Anche in Francia il Governo supporta e gli investimenti dei costruttori sui veicoli elettrici, incoraggiando la crescita del mercato ad alimentazione alternativa e aumentando le spese in R&D nel settore. Uno degli elementi di criticità della crescita del mercato delle auto elettriche, oltre ai costi di acquisto, riguarda la necessità di realizzare stazioni di ricarica per la ricarica più capillari in tutta la regione.

La Germania, con circa 10.500 immatricolazioni di auto elettriche, ha visto crescere il proprio mercato dell'8,9% in questi primi sei mesi dell'anno, come conseguenza di una crescita nel 1° trimestre del 28,6% e di un calo dell'8,6% nel 2° trimestre 2016 rispetto agli analoghi trimestri del 2015. Il Governo ha raggiunto a fine aprile un accordo con la case costruttrici per agevolare l'acquisto di auto elettriche e ibride plug-in, attraverso gli incentivi, impegnando 1 miliardo di euro. Chi compra un veicolo 100% elettrico riceverà uno sconto di 4 mila euro, che scendono a 3 mila per l'ibrido plug-in. I costi di queste misure saranno sostenuti dalle casse pubbliche e dai produttori di auto in pari misura. Beneficeranno dello "sconto" solo vetture con un prezzo di vendita inferiore ai 60 mila euro. Il piano, che sarà operativo a partire dal mese di giugno, ha l'obiettivo di spingere la Germania verso il milione di auto elettriche su strada entro il 2020, (obiettivo ridimensionato, poi, a 500mila unità). Il miliardo di euro in sussidi verrà così suddiviso: 600 milioni per gli incentivi all'acquisto fino alla fine del 2018. Altri 300 milioni verranno invece stanziati per accelerare la costruzione delle infrastrutture di ricarica nelle città e lungo le autostrade. I 100 milioni restanti serviranno a comprare auto elettriche per rimpiazzare le flotte del governo federale. Oggi in Germania circolano 45,07 milioni di auto, il 66% alimentate a benzina, il 32% diesel e solo l'1,6% ad alimentazione alternativa, di queste le auto ibride circolanti sono 130.365 unità, quelle elettriche 25.502, mentre le auto a gas sono 556.011 a fine 2015. Infine le auto ante Euro4 circolanti in Germania sono 12,3 milioni, il 27% del parco.

L'Italia si posiziona al decimo posto di questa classifica con sole 1.451 immatricolazioni di auto elettriche (+6,1%) nei primi 6 mesi del 2016.

I vantaggi dell'auto elettrica si concretizzano nel nostro Paese in: meno consumi rispetto ai carburanti tradizionali, 20% in meno di premio con alcune compagnie assicurative, accesso senza limiti in zone a traffico limitato in tante città italiane e parcheggio gratuito sulle strisce blu, esenzione del pagamento della tassa di circolazione per 5 anni, riduzione dell'inquinamento acustico e azzeramento delle emissioni di CO₂ locali durante la guida. Attualmente non sono previsti incentivi pubblici all'acquisto di un'auto elettrica.

In termini di efficienza energetica, i veicoli elettrici garantiscono percentuali molto più alte dei normali motori a combustione interna. Un motore elettrico a induzione in corrente alternata raggiunge percentuali di efficienza elettrica del 90%, il triplo di un motore a benzina, più del doppio di un motore diesel. L'automobile elettrica ha zero emissioni e bassa rumorosità. L'impatto ecologico di questi veicoli dipende dalle batterie. Le batterie esaurite possono essere rigenerate quasi completamente; la capacità di carica che può essere raggiunta in questo caso può arrivare all'80% del valore iniziale. I nuovi tipi di batterie ricaricabili hanno permesso di incrementare la durata dell'autonomia energetica e la vita utile delle batterie stesse, per non parlare dei tempi di ricarica che sono diventati molto ridotti. L'energia elettrica viene generata utilizzando varie risorse: carbone, acqua, olio combustibile, gas naturale o altre fonti rinnovabili sino ad arrivare all'utilizzo dell'energia nucleare. Un dibattito interessante dal punto di vista ambientale è quello del problem shifting della produzione: il problema dell'inquinamento dell'aria viene risolto in ambito urbano, dall'altro, l'impatto ambientale viene trasferito altrove. Costruire auto elettriche in fabbriche energivore bruciando petrolio sposterebbe solo il problema senza risolverlo completamente, occorre rendere energeticamente sostenibile l'intera catena produttiva usando solo energia rinnovabile e produrre energia elettrica per la ricarica delle auto solo da fonti rinnovabili.

Per poter permettere la diffusione dei veicoli elettrici, visti i costi molto elevati, i Governi, come riportato dal focus, hanno elaborato delle politiche di incentivo. L'industria dei veicoli a trazione elettrica si pone l'obiettivo di raggiungere livelli produttivi, che consentano finalmente economie di scala significative e la diminuzione dei prezzi di acquisto dell'auto, allargando quindi la platea degli acquirenti.

Per raggiungere questo obiettivo nascono collaborazioni tra costruttori di auto, di batterie di servizi e di infrastrutture. In questa direzione vanno Tesla e Solarcity, che hanno annunciato, ad agosto 2016, la loro fusione e stanno costruendo due grandi fabbriche, una per costruire batterie e l'altra pannelli solari. Un altro aspetto fondamentale per la produzione in larga scala dell'auto elettrica è la condivisione dell'innovazione tecnologica moderna (i brevetti) che consente, almeno secondo il fondatore di Tesla, la più ampia e veloce diffusione dell'auto elettrica.

Il Gruppo Volkswagen ha sottoscritto recentemente un accordo con Anhui Jianghuai Automobile (JAC) con l'obiettivo di definire una collaborazione a lungo termine per lo sviluppo congiunto di veicoli puramente elettrici in Cina. Secondo il protocollo d'intesa, le parti avvieranno le discussioni per valutare le prospettive e la fattibilità di una nuova joint venture, focalizzata su veicoli di nuova energia (new energy vehicles, NEV), per iniziare una collaborazione in ambiti come ricerca e sviluppo, produzione, vendite e servizi di mobilità nel settore dei NEV e nella componentistica per ottimizzare i consumi di carburante. La priorità principale sarà lo sviluppo di soluzioni di mobilità a emissioni zero.

IMMATRICOLAZIONI VETTURE A BATTERIE (BEV)

	H12016	H12015	% Change
AUSTRIA	2.008	814	146,7
BELGIUM	1.083	755	43,4
BULGARIA	0	20	-100,0
CZECH REPUBLIC ²	86	147	-41,5
DENMARK ²	266	1.230	-78,4
ESTONIA	25	26	-3,8
FINLAND	111	124	-10,5
FRANCE	12.338	8.032	53,6
GERMANY	4.357	4.663	-6,6
GREECE	6	13	-53,8
HUNGARY	97	28	246,4
IRELAND	286	313	-8,6
ITALY	676	930	-27,3
LATVIA	14	7	100,0
LITHUANIA ²	47	22	113,6
NETHERLANDS ³	1.815	2.189	-17,1
POLAND	33	33	0,0
PORTUGAL	338	236	43,2
ROMANIA ²	16	11	45,5
SLOVAKIA	23	33	-30,3
SPAIN	846	372	127,4
SWEDEN	1.361	1.533	-11,2
UNITED KINGDOM	5.267	4.681	12,5
EUROPEAN UNION	31.099	26.212	18,6
EU15	30.758	25.885	18,8
EU (New Members)	341	327	4,3
NORWAY	11.744	13.659	-14,0
SWITZERLAND	1.538	1.541	-0,2
EFTA	13.282	15.200	-12,6
EU + EFTA	44.381	41.412	7,2
EU15 + EFTA	44.040	41.085	7,2

SOURCE: NATIONAL AUTOMOBILE MANUFACTURERS' ASSOCIATIONS

¹ Only countries for which sourced data is available are listed

² Not possible to distinguish between BEV and PHEV

³ Includes micro electric cars

IMMATRICOLAZIONI VETTURE PLUG-IN IBRIDE (PHEV)

	H12016	H12015	% Change
AUSTRIA	562	496	13,3
BELGIUM	3.448	1.328	159,6
BULGARIA	2	0	
CZECH REPUBLIC	N/A	N/A	
DENMARK	214	90	137,8
ESTONIA	0	0	
FINLAND	572	209	173,7
FRANCE	3.825	2.395	59,7
GERMANY	6.128	4.990	22,8
GREECE	12	6	100,0
HUNGARY	51	7	628,6
IRELAND	151	58	160,3
ITALY	738	333	121,6
LATVIA	9	9	0,0
LITHUANIA	N/A	N/A	
NETHERLANDS	2.824	10.735	-73,7
POLAND	170	86	97,7
PORTUGAL	458	148	209,5
ROMANIA	N/A	N/A	
SLOVAKIA	0	3	-100,0
SPAIN	879	242	263,2
SWEDEN	4.504	1.866	141,4
UNITED KINGDOM	13.499	9.328	44,7
EUROPEAN UNION	38.046	32.329	17,7
EU15	37.814	32.224	17,3
EU (New Members)	232	105	121,0
NORWAY	10.338	3.381	205,8
SWITZERLAND	1.342	1.008	33,1
EFTA	11.680	4.389	166,1
EU + EFTA	49.726	36.718	35,4
EU15 + EFTA	49.494	36.613	35,2

SOURCE: NATIONAL AUTOMOBILE MANUFACTURERS' ASSOCIATIONS

¹ Only countries for which sourced data is available are listed

² No data available

.Auto Ibridi-Elettrici (HEVs⁴)

Nel **2015**, il mercato UE+EFTA delle vetture Ibride-Elettriche ha totalizzato 234.170 immatricolazioni, il 21,5% in più rispetto al 2014. Il paese leader di mercato per quel che riguarda le autovetture ibride è la **Francia**, che totalizza, nell'anno, 56.030 immatricolazioni, in crescita tendenziale del 36%. A seguire troviamo il **Regno Unito**, con 44.060 unità immatricolate (+18,3%). Il terzo mercato per immatricolazioni di vetture Ibride è l'**Italia** con 25.240 vetture vendute, con un aumento del 19,3% rispetto all'anno precedente, grazie al quale supera i volumi della **Germania**, il cui mercato cala dell'1,4%, con le immatricolazioni che scendono fino a 22.512 unità. In **Spagna** il mercato delle ibride ammonta a 18.406 immatricolazioni, in aumento del 52,3%.

Nel **1° semestre 2016** sono state immatricolate circa 144mila auto ibride (escluso ibrido plug-in), con un rialzo del 27%. In **Regno Unito** questo mercato raggiunge le 26.500 auto ibride (+15%), segue la **Francia**, con 25.400 (in calo del 7%). I due paesi insieme rappresentano il 36% del mercato europeo. Seguono l'**Italia** con 19.150 ibride-elettriche, il 13% del mercato europeo e in rialzo del 47% rispetto a gennaio-giugno 2015, la **Germania**, con 14.500 immatricolazioni (+32%) e la **Spagna**, 13.900 (+77%). Nei cinque major markets si vende il 69% del mercato delle auto ibride-elettriche.

Anche se per ora questa segmento pesa poco (4,9% del mercato europeo), l'area dei nuovi Paesi membri registra un incremento tendenziale delle vendite dell'88%.

IMMATRICOLAZIONI AUTOVETTURE IBRIDE

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

	H12016	%	H12015	%	Var. %
AUSTRIA	1.370	1,0	1.325	1,2	3,4
BELGIUM	4.862	3,4	3.947	3,5	23,2
BULGARIA	175	0,1	0	0,0	
CZECH REPUBLIC	676	0,5	406	0,4	66,5
DENMARK	3.310	2,3	1.027	0,9	222,3
ESTONIA	303	0,2	144	0,1	110,4
FINLAND	2.356	1,6	1.368	1,2	72,2
FRANCE	25.442	17,7	27.402	24,1	-7,2
GERMANY	14.507	10,1	11.023	9,7	31,6
GREECE	692	0,5	373	0,3	85,5
HUNGARY	695	0,5	329	0,3	111,2
IRELAND	1.616	1,1	897	0,8	80,2
ITALY	19.150	13,3	13.010	11,4	47,2
LATVIA	92	0,1	97	0,1	-5,2
LITHUANIA	207	0,1	174	0,2	19,0
NETHERLANDS	4.150	2,9	4.948	4,3	-16,1
POLAND	4.510	3,1	2.416	2,1	86,7
PORTUGAL	1.557	1,1	1.531	1,3	1,7
ROMANIA	318	0,2	160	0,1	98,8
SLOVAKIA	124	0,1	52	0,0	138,5
SPAIN	13.867	9,6	7.843	6,9	76,8
SWEDEN	6.409	4,4	4.044	3,6	58,5
UNITED KINGDOM	26.509	18,4	23.095	20,3	14,8
EUROPEAN UNION	132.897	92,3	105.611	92,8	25,8
EU15	125.797	87,3	101.833	89,5	23,5
EU (New Members)	7.100	4,9	3.778	3,3	87,9
NORWAY	8.000	5,6	5.432	4,8	47,3
SWITZERLAND	3.154	2,2	2.767	2,4	14,0
EFTA	11.154	7,7	8.199	7,2	36,0
EU + EFTA	144.051	100,0	113.810	100,0	26,6
EU15 + EFTA	136.951	95,1	110.032	96,7	24,5

SOURCE: NATIONAL AUTOMOBILE MANUFACTURERS' ASSOCIATIONS

¹Only countries for which sourced data is available are listed

⁴ Hybrid-Electric Vehicles

.Veicoli alimentati a Gas, E85

Nel 2015 le vetture con alimentazione a GPL, Metano, E85 flex fuel, immatricolate in UE+EFTA sono state 219.784, in calo dell'8,3%, calo dovuto soprattutto al mercato italiano (-6,5%), che rappresenta l'83,5% del mercato dell'Unione europea allargata. Senza l'Italia, però, l'UE+Efta registrerebbe un calo maggiore, nel 2015, del 16,5% su base annua. Il volume del mercato delle auto a gas ha permesso all'Italia di diventare in materia di emissioni inquinanti uno dei paesi più virtuosi dell'Unione e di aver raggiunto già nel 2011 (con 129,6 g/km) l'obiettivo fissato per il 2015 dalla Commissione Europea in termini di emissioni medie di CO₂ prodotte dalle nuove autovetture vendute (130 g/km).

A gennaio-giugno 2016 il mercato delle auto a gas si ridimensiona ancora del 22%. L'Italia che pesa per l'84% sui volumi di questo mercato a livello europeo, registra un calo delle vendite del 21%, raggiungendo quota 84mila immatricolazioni.

Gli unici altri mercati che vale la pena di citare sono quello della Germania e il mercato della Polonia, in crescita del 5%, entrambi superando di poco le 3.000 unità immatricolate.

Una iniziativa interessante è quella messa in campo dal comune di Milano, grazie ai reflui urbani. Milano sarà il primo comune d'Italia a installare un distributore di biometano per autotrazione, ottenuto direttamente dalle acque reflue cittadine. L'azienda CAP, che gestisce acquedotto, fognatura e depurazione della città, sta trasformando i principali depuratori dei 60 in suo possesso in bioraffinerie d'ultima generazione, il primo pieno è già stato fatto: grazie alla collaborazione tecnologica di FCA, un'autovettura a metano è stata alimentata con il carburante prodotto dai reflui fognari trattati nel depuratore. impianti in grado di trasformare le acque di scarto in preziosi prodotti da reinserire sul mercato. In base agli studi dei tecnici CAP, si stima infatti che il solo depuratore di Bresso potrebbe arrivare a sviluppare una produzione annua di biometano di 341.640 kg, sufficienti ad alimentare 416 veicoli per 20 mila km all'anno: 8.320.000 km percorribili complessivi.

IMMATRICOLAZIONI AUTOVETTURE ALTRE ALIM.ALTERNATIVE

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

	H12016	%	H12015	%	Var. %
AUSTRIA	294	0,3	394	0,3	-25,4
BELGIUM	1.473	1,5	493	0,4	198,8
BULGARIA	N/A		N/A		
CZECH REPUBLIC	1.685	1,7	2.259	1,8	-25,4
DENMARK	106	0,1	10	0,0	960,0
ESTONIA	25	0,0	28	0,0	-10,7
FINLAND	95	0,1	176	0,1	-46,0
FRANCE	671	0,7	1.241	1,0	-45,9
GERMANY	3.304	3,3	6.056	4,7	-45,4
GREECE	162	0,2	176	0,1	-8,0
HUNGARY	24	0,0	64	0,1	-62,5
IRELAND	N/A		N/A		
ITALY	84.047	83,9	106.920	83,7	-21,4
LATVIA	31	0,0	75	0,1	-58,7
LITHUANIA	N/A		N/A		
NETHERLANDS2	497	0,5	517	0,4	-3,9
POLAND	3.155	3,1	2.997	2,3	5,3
PORTUGAL	492	0,5	353	0,3	39,4
ROMANIA	N/A		N/A		
SLOVAKIA	281	0,3	581	0,5	-51,6
SPAIN	1.089	1,1	1.475	1,2	-26,2
SWEDEN	2.364	2,4	3.375	2,6	-30,0
UNITED KINGDOM	0	0,0	0	0,0	
EUROPEAN UNION	99.795	99,6	127.190	99,5	-21,5
EU15	94.594	94,4	121.186	94,8	-21,9
EU (New Members)	5.201	5,2	6.004	4,7	-13,4
NORWAY	3	0,0	3	0,0	0,0
SWITZERLAND2	400	0,4	595	0,5	-32,8
EFTA	403	0,4	598	0,5	-32,6
EU + EFTA	100.198	100,0	127.788	100,0	-21,6
EU15 + EFTA	94.997	94,8	121.784	95,3	-22,0

SOURCE: NATIONAL AUTOMOBILE MANUFACTURERS' ASSOCIATIONS

¹ Only countries for which sourced data is available are listed

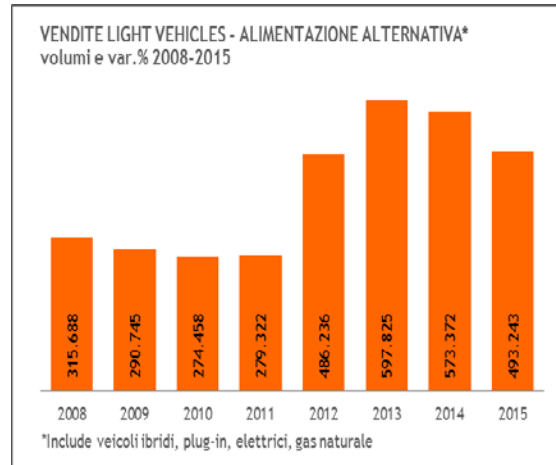
² Includes ethanol (E85) vehicles

³ Includes biofuels

.Confronti con Paesi extra-UE

Negli USA, dopo un ridimensionamento del mercato dovuto alla crisi, la domanda di light vehicles⁵ ad alimentazione alternativa è cresciuta negli anni 2012-2014. Nel 2015 il mercato cala di 80mila unità rispetto al 2014: sono stati venduti 493mila veicoli (-14%), il 2,8% del mercato totale di light vehicles, così ripartiti: **468mila autovetture (-16%)** e oltre 24 mila light trucks (-13%). Nonostante la flessione del mercato, Tesla ha continuato ad incrementare le vendite che sono cresciute nel 2015 del 73% con 23.798 veicoli e una quota del 4,8% sul totale del mercato a trazione alternativa (era del 2,4% nel 2014).

A gennaio-giugno 2016 il mercato delle auto ad alimentazione alternativa subisce ancora una contrazione del 22%, attestandosi a 181.500 unità. Le vendite di light trucks, al contrario sono più che triplicate, +232% l'aumento e 36.860 le unità (dati Ward's).



Anche in Giappone si assiste ad una diminuzione delle immatricolazioni di auto elettriche nel 2015: il mercato totalizza 882.700 nuove registrazioni di auto ibride (incluso plug-in) con una flessione dell'8,6% sul 2014 e il 20,9% di share sul mercato auto complessivo; le vendite di auto elettriche a batteria (BEV) invece diminuiscono del 37,5% con 10.300 unità e uno share sul mercato totale dello 0,3%. A gennaio-maggio 2016 (ultimo dato disponibile), il mercato delle auto ibride (incluso plug-in) risulta in crescita del 6,4% con 404.664 unità e uno share del 22,6% sul totale mercato auto. Nello stesso periodo le auto elettriche crescono del 58% rispetto a gennaio-maggio 2015, con 8.520 nuove immatricolazioni e uno share dello 0,5%.

In Cina, il mercato di autoveicoli elettrici (a batteria o ibridi plug-in), ammonta nel 2015 a 331.092 unità, ben 3,4 volte in più rispetto al 2014. In particolare, i veicoli puri elettrici vedono aumentare le proprie immatricolazioni di 4,5 volte rispetto al 2014, fino a raggiungere 247.482 unità e le ibride plug-in aumentano del 180%, fino a toccare quota 83.610. Per il solo segmento delle autovetture pure elettriche, sono state immatricolate in Cina 146.719 unità, triplicate rispetto all'anno precedente e le plug-in 60.663, 2,5 volte rispetto al 2014. (Fonte CAAM in base alla rilevazione presso le proprie aziende associate). Il settore dei veicoli elettrici però presenta luci ed ombre, fortemente condizionato dallo scandalo della produzione 'gonfiata' negli ultimi mesi del 2015, prima della fine di una tranche di generosi contributi del Governo cinese ai costruttori di EV e di ibridi, alcuni dei quali hanno assemblato veicoli elettrici low cost solo per accedere agli incentivi statali.

A gennaio-giugno 2016 il mercato cresce del 127% con 170mila autoveicoli elettrici, di questi 126mila BEV (+162%) e 44mila PHEV (+64%).

Il Governo ha presentato la roadmap per la mobilità sostenibile, che riguarda sia i nuovi standard per migliorare l'efficienza dei consumi dei carburanti per autotrazione misurati in L/100km (in tre step successivi: 2020, 2025 e 2030) che l'incremento dei veicoli elettrici nel settore pubblico e tra i privati (target 2030: sorpasso delle vendite di auto elettriche su quelle di auto convenzionali). Il Governo cinese sta mirando anche ad una riduzione graduale delle sovvenzioni che oggi sostengono la diffusione dei veicoli elettrici e sta ridefinendo le modalità per uno sviluppo dei veicoli elettrici, in modo da coinvolgere i costruttori ad aumentare la produzione di veicoli elettrici, dopo il 2020, con un sistema che premi o penalizzi i costruttori a seconda delle loro produzioni in veicoli elettrici o meno e i consumatori, con un analogo sistemi di crediti, basato sull'uso di veicoli elettrici e sul commercio dei crediti.

Il futuro delle auto e dei veicoli commerciali elettrici in Cina potrebbe essere però fortemente condizionato dallo scandalo della produzione 'gonfiata' negli ultimi mesi del 2015, prima della fine di una tranche di generosi contributi del Governo ai costruttori di EV e di ibridi. Il meccanismo adottato per la truffa è stato quello di assemblare, da parte di alcuni marchi, veicoli elettrici low cost di ogni tipo (dalle microcar ai bus) per poi venderli a compagnie di noleggio sempre di loro proprietà, create solo per accaparrarsi gli incentivi statali.

⁵ Auto + Light trucks

Nel 2015 le vendite di veicoli elettrici in Corea del Sud è stata di 50.000 unità. A gennaio 2016 in Corea del Sud il Governo ha formalmente introdotto i nuovi target che dovranno essere raggiunti entro il 2020, riguardanti il livello medio dell'efficienza dei carburanti delle nuove automobili (da 17km/L del 2015 a 24km/L) e l'emissione media di CO₂ delle nuove autovetture vendute (da 140 g/km a 97 g/km). Il raggiungimento degli standard sarà graduale: il 10% delle vendite del 2016 dovrà rispondere ai livelli fissati per il 2020, il 20% nel 2017; il 30% nel 2018, il 60% nel 2019. Saranno sanzionati i costruttori che non rispetteranno queste norme. Le vendite di nuovi veicoli a zero emissione (PEV e ibridi plug-in) daranno invece dei crediti, questa formula dovrebbe quindi incrementare le vendite di veicoli elettrici. Con l'introduzione di misure più stringenti, per il raggiungimento degli obiettivi occorrerà probabilmente sostenere la domanda di veicoli più efficienti e performanti e dei veicoli elettrici attraverso incentivi alle vendite.

In Brasile, secondo i dati di ANFAVEA, l'associazione di settore, la diffusione dei autoveicoli leggeri ad alimentazione elettrica è molto bassa (solo 846 unità nel 2015) e non raggiunge neanche l'1% del totale mercato, mentre l'88,4% dei autoveicoli leggeri immatricolati nel 2015 sono Flex Fuel (combustibili vegetali), con 2.194.020 immatricolazioni, con un calo del 25% rispetto al 2014, dovuto alla contrazione della domanda di autovetture e alle difficoltà economiche che il Paese sta attraversando. Il leader di mercato in Brasile, per quanto riguarda questa tecnologia, è l'azienda italiana di componentistica Magneti Marelli, che ha qui equipaggiato oltre il 60% delle autovetture Flex Fuel immatricolate dal 2003 ad oggi (che sono state oltre 24 milioni), fornendo tale sistema a Fiat, Ford, Mitsubishi e Volkswagen.

Nel 1° semestre del 2016, le vendite di autoveicoli leggeri elettrici sono cresciute dell'11% raggiungendo quota 451 unità, mentre le vendite di autoveicoli leggeri Flex Fuel calano del 25% con 837.800 immatricolazioni.

Nonostante l'attuale situazione politica ed economica particolarmente difficile, il Brasile, secondo gli analisti di BMI, rimane il mercato dell'auto elettrica più promettente del Sud America, considerando che il Governo ha deciso di tagliare le tasse (IPI, Industrial Products Tax) sui veicoli elettrici, in prevalenza d'importazione, anche se i volumi rimarranno ancora molto bassi rispetto al mercato globale e per la stagnazione del mercato domestico prevista perdurare ancora nei prossimi due anni.

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