

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

GENNAIO/MARZO 2019

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



Indice

3. Il mercato europeo delle nuove autovetture in sintesi
3. Trend del mercato autovetture: tutte le alimentazioni
4. *Grafici alimentazioni*
5. *Tabella per paese, alimentazioni, in volumi, quote e variazioni percentuali 2018/2017*
6. Trend del mercato autovetture ad alimentazione alternativa
9. *Major markets ad alimentazione alternativa*
12. *Mercato auto elettriche (puro elettrico, ibride plug-in)*
15. *Produzione di batterie in UE*
16. *Mercato auto ibride (escluso ibride plug-in)*
17. *Mercato auto a gas*
18. Trade di auto elettriche e ibride in UE
18. Parco circolante di auto elettriche e ibride in UE
19. Italia: riepilogo ecobonus e ecotassa
20. Infografica

Pubblicato il 24 Maggio 2019

Area Studi e Statistiche, tel. 011 5546526

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

S. Donato, s.donato@anfia.it

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

Nell'Unione europea allargata all'Efta, nel 1° trimestre 2019 cala il mercato delle auto diesel del 18%, mentre le auto a benzina crescono "solo" del 3,1%. Il mercato delle auto ad alimentazione alternativa, dopo l'aumento medio nel 2018 del 28%, registra a gennaio-marzo una crescita del 27%, con 376mila vendite e una quota del 9,1%. L'Italia, con circa 71mila auto (+3,8%), pesa per il 21% del mercato auto ecofriendly in UE (era il 23% nella media d'anno del 2018) e per il 19% in UE/EFTA (era il 21% nella media d'anno 2018). L'Italia, pur mantenendo la leadership del mercato auto europeo ad alimentazione alternativa, è "inseguita" dalla Germania, che conquista il 18% del mercato UE/EFTA, grazie ad una crescita dei volumi del 63% nel 1° trimestre.

Trend del mercato autovetture: tutte le alimentazioni

Nel 1° trimestre 2019 il mercato UE28/EFTA delle autovetture nuove risulta in diminuzione del 3,2% rispetto all'analogo periodo del 2018, con 4,15 milioni di unità¹, secondo i dati pubblicati da ACEA.

Continua il trend negativo per il mercato delle auto diesel in calo tendenziale del 18%, pari ad una perdita di circa 286mila unità e una quota di mercato del 32% (era del 38% un anno fa). I Paesi che registrano le perdite in volumi più consistenti sono Italia (-81mila), UK (-49mila), Spagna (-41mila) e Francia (-35mila) che insieme valgono 206mila di auto in meno, il 72% della perdita complessiva del mercato diesel nei primi 3 mesi. Tra i major markets, la Germania risulta in controtendenza con una crescita delle nuove registrazioni di auto diesel (+2,6%).

I Paesi che hanno vendite di auto diesel con quote superiori al 40% sono: Irlanda (48%), Italia (44%), Portogallo (41%), Bulgaria (40%). I Paesi che hanno quote di mercato di auto diesel inferiori al 20% sono: Paesi Bassi (9%) e Norvegia (14%), che presentano però un mix molto differente. Infatti i Paesi Bassi hanno la quota di auto a benzina più alta in UE/EFTA, pari al 76%, e la Norvegia la più bassa, pari al 16%.

Le vendite di auto a benzina crescono del 3,1%, pari a 73mila unità in più rispetto a gennaio-marzo 2018 e conquistano il 59% del mercato.

Le vendite di auto ad alimentazione alternativa aumentano del 27%, pari a circa 80mila unità in più rispetto ai primi 3 mesi 2018, con una quota del 9% sul totale venduto (era del 7% a gennaio-marzo 2018).

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

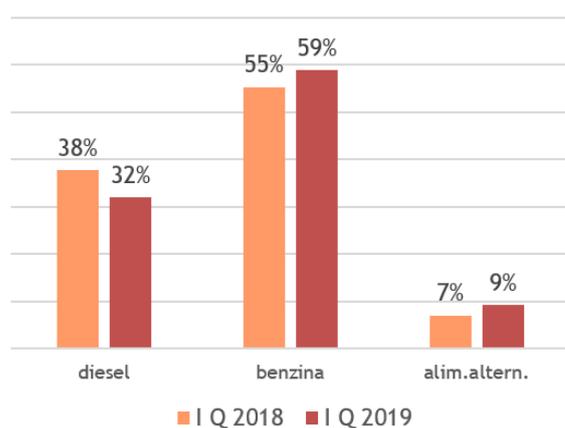
Per raggiungere il target dell'UE al 2021 di 95 gCO₂/km, occorre che la media delle emissioni si riduca ancora di 23,5 g/km, un'impresa impossibile senza il contributo delle auto nuove diesel, che producono meno CO₂ delle auto a benzina o senza un aumento esponenziale di auto elettriche, impensabile con l'attuale rete infrastrutturale di ricarica e senza un sostegno economico prolungato alla domanda, visto il mix del mercato. Gli obiettivi dell'UE per il 2021 sono i più severi al mondo e gli ambiziosi obiettivi post 2021 sono ancora più stringenti e non tengono conto dell'attuale realtà tecnica ed economica e di alcuni fattori che non dipendono dall'industria automotive europea, come l'approvvigionamento delle materie prime utili a produrre le batterie, le cosiddette "terre rare", indispensabili per la loro fabbricazione e per quella dei circuiti elettronici presenti nelle auto elettriche ed elettrificate. Come è stato per il petrolio, oggi le "terre rare" possono diventare un'arma strategica, in mano ad alcuni Paesi nel mondo, come la Cina, che nel 2018 ha prodotto il 71% delle terre rare estratte nel mondo. Le riserve di terre rare scoperte in almeno 35 paesi nel mondo sono stimate in 130 milioni di tonnellate: oltre il 40% concentrate in Cina. In questo campo i cinesi sono primo produttore e primo esportatore al mondo. E' evidente che la ricerca tecnologica in questo settore è fondamentale.

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

¹ Il mercato di riferimento per questa elaborazione riguarda invece 27 Paesi complessivi (4,12 milioni di autovetture), sono esclusi Croazia, Cipro, Lussemburgo, Malta.

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

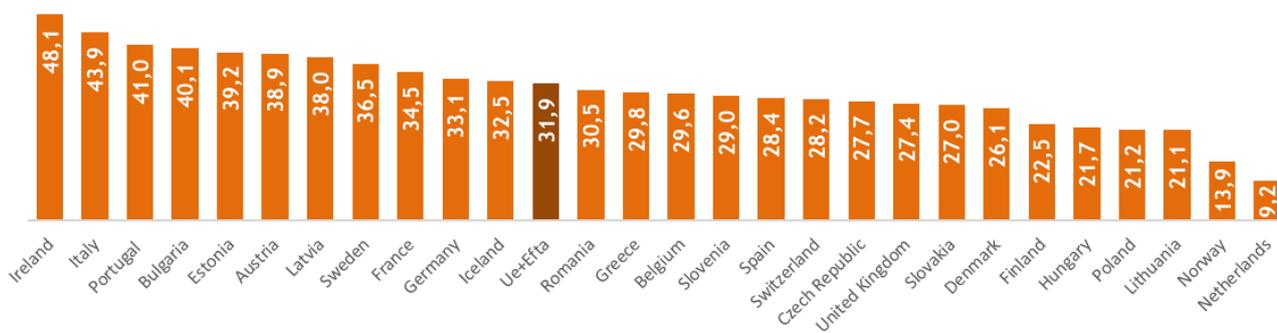
in % sul totale: gennaio-marzo 2018 e 2019



| Var% 2019/2018 | Δ | in unità |
|-----------------------------------|--------------|-----------------|
| Auto diesel | -17,8 | -285.748 |
| Auto a benzina | 3,1 | 73.131 |
| Auto ad alimentazione alternativa | 27,0 | 79.918 |

ANFIA su dati ACEA

UE/EFTA - Quota immatricolazioni autovetture diesel per paese, Gennaio-Marzo 2019



UE/EFTA - Quota immatricolazioni autovetture benzina per paese, Gennaio-Marzo 2019



UE/EFTA - Immatricolazioni autovetture per paese e tipo di alimentazione, in volumi, quote e var. %

| | DIESEL | | | BENZINA | | | ALIMENTAZIONE ALTERNATIVA | | | TOTALE | | | | | |
|-----------------------|------------------|--------------|------------------|--------------|--------------|------------------|---------------------------|------------------|--------------|------------|----------------|--------------|------------------|--------------|-------------|
| | I O 2019 | % | Var. % | I O 2019 | % | Var. % | I O 2019 | % | Var. % | I O 2019 | % | Var. % | | | |
| AUSTRIA | 31.477 | 2,4 | 37.879 | 2,4 | -16,9 | 44.024 | 1,8 | 48.424 | 2,1 | -9,1 | 80.855 | 2,0 | 90.474 | 1,4 | -10,6 |
| BELGIUM | 46.146 | 3,5 | 62.247 | 3,9 | -25,9 | 99.480 | 4,1 | 93.705 | 4,0 | 6,2 | 155.865 | 3,8 | 165.557 | 3,4 | -5,9 |
| BULGARIA | 3.936 | 0,3 | 4.810 | 0,3 | -18,2 | 5.232 | 0,2 | 4.546 | 0,2 | 15,1 | 9.826 | 0,2 | 9.747 | 0,1 | 0,8 |
| CZECH REPUBLIC | 16.678 | 1,3 | 21.679 | 1,4 | -23,1 | 41.718 | 1,7 | 44.246 | 1,9 | -5,7 | 60.318 | 1,5 | 67.876 | 0,8 | -11,1 |
| DENMARK | 17.277 | 1,3 | 20.241 | 1,3 | -14,6 | 43.504 | 1,8 | 33.579 | 1,4 | 29,6 | 66.285 | 1,6 | 56.945 | 0,7 | 16,4 |
| ESTONIA | 3.210 | 0,2 | 3.149 | 0,2 | 1,9 | 4.425 | 0,2 | 5.052 | 0,2 | -12,4 | 8.189 | 0,2 | 8.554 | 0,1 | -4,3 |
| FINLAND | 6.557 | 0,5 | 8.482 | 0,5 | -22,7 | 16.871 | 0,7 | 21.164 | 0,9 | -20,3 | 29.100 | 0,7 | 34.417 | 1,2 | -15,4 |
| FRANCE | 190.961 | 14,5 | 226.048 | 14,1 | -15,5 | 323.878 | 13,3 | 297.394 | 12,6 | 8,9 | 38.496 | 10,2 | 556.842 | 12,3 | -0,6 |
| GERMANY | 291.092 | 22,1 | 283.766 | 17,7 | 2,6 | 521.592 | 21,5 | 553.467 | 23,5 | -5,8 | 67.405 | 17,9 | 878.610 | 10,1 | 0,2 |
| GREECE | 7.834 | 0,6 | 10.502 | 0,7 | -25,4 | 16.887 | 0,7 | 15.030 | 0,6 | 12,4 | 1.568 | 0,4 | 26.776 | 0,3 | -1,8 |
| HUNGARY | 7.453 | 0,6 | 7.460 | 0,5 | -0,1 | 24.557 | 1,0 | 22.543 | 1,0 | 8,9 | 2.325 | 0,6 | 31.618 | 0,4 | 8,6 |
| IRELAND | 30.814 | 2,3 | 40.376 | 2,5 | -23,7 | 26.322 | 1,1 | 26.919 | 1,1 | -2,2 | 6.983 | 1,9 | 71.760 | 1,2 | -10,6 |
| ITALY | 235.739 | 17,9 | 316.845 | 19,8 | -25,6 | 230.795 | 9,5 | 189.860 | 8,1 | 21,6 | 70.880 | 18,9 | 574.958 | 26,5 | -6,5 |
| LATVIA | 1.801 | 0,1 | 1.712 | 0,1 | 5,2 | 2.600 | 0,1 | 2.444 | 0,1 | 6,4 | 339 | 0,1 | 4.425 | 0,0 | 7,1 |
| LITHUANIA | 2.165 | 0,2 | 1.924 | 0,1 | 12,5 | 7.553 | 0,3 | 4.064 | 0,2 | 85,9 | 527 | 0,1 | 6.477 | 0,1 | 58,2 |
| NETHERLANDS | 10.717 | 0,8 | 21.099 | 1,3 | -49,2 | 88.377 | 3,6 | 102.818 | 4,4 | -14,0 | 16.978 | 4,5 | 113.379 | 3,2 | 49,2 |
| POLAND | 29.608 | 2,2 | 32.176 | 2,0 | -8,0 | 101.417 | 4,2 | 99.445 | 4,2 | 2,0 | 8.723 | 2,3 | 139.748 | 3,4 | -1,1 |
| PORTUGAL | 24.361 | 1,9 | 34.235 | 2,1 | -28,8 | 29.539 | 1,2 | 25.217 | 1,1 | 17,1 | 5.545 | 1,5 | 59.445 | 1,4 | -6,0 |
| ROMANIA | 10.937 | 0,8 | 13.366 | 0,8 | -18,2 | 22.936 | 0,9 | 14.140 | 0,6 | 62,2 | 1.963 | 0,5 | 35.836 | 0,9 | 25,1 |
| SLOVAKIA | 6.444 | 0,5 | 8.386 | 0,5 | -23,2 | 16.604 | 0,7 | 15.128 | 0,6 | 9,8 | 849 | 0,2 | 23.897 | 0,6 | -1,8 |
| SLOVENIA | 5.706 | 0,4 | 6.746 | 0,4 | -15,4 | 13.372 | 0,6 | 12.982 | 0,6 | 3,0 | 614 | 0,2 | 24.343 | 0,2 | -3,3 |
| SPAIN | 90.151 | 6,8 | 130.666 | 8,2 | -31,0 | 194.214 | 8,0 | 187.796 | 8,0 | 3,4 | 32.546 | 8,7 | 340.316 | 6,0 | -6,9 |
| SWEDEN | 26.978 | 2,0 | 36.654 | 2,3 | -26,4 | 32.515 | 1,3 | 38.910 | 1,7 | -16,4 | 14.387 | 3,8 | 87.397 | 4,0 | -15,5 |
| UNITED KINGDOM | 191.784 | 14,6 | 240.646 | 15,0 | -20,3 | 468.415 | 19,3 | 442.237 | 18,8 | 5,9 | 40.837 | 10,9 | 718.489 | 14,1 | -2,4 |
| EUROPEAN UNION | 1.289.826 | 98,0 | 1.571.094 | 98,1 | -17,9 | 2.376.827 | 97,9 | 2.301.110 | 97,7 | 3,3 | 340.868 | 90,7 | 2.707.800 | 91,5 | 25,9 |
| EU15 | 1.201.888 | 91,3 | 1.469.686 | 91,7 | -18,2 | 2.136.413 | 88,0 | 2.076.520 | 88,2 | 2,9 | 322.394 | 85,8 | 2.548.600 | 85,2 | -3,7 |
| EU (New Members) | 87.938 | 6,7 | 101.408 | 6,3 | -13,3 | 240.414 | 9,9 | 224.590 | 9,5 | 7,0 | 18.474 | 4,9 | 346.826 | 8,4 | 1,4 |
| ICELAND | 879 | 0,1 | 2.028 | 0,1 | -56,7 | 1.160 | 0,0 | 1.726 | 0,1 | -32,8 | 667 | 0,2 | 850 | 0,0 | -41,2 |
| NORWAY | 5.350 | 0,4 | 6.286 | 0,4 | -14,9 | 6.062 | 0,2 | 7.705 | 0,3 | -21,3 | 27.073 | 7,2 | 19.808 | 0,9 | 13,9 |
| SWITZERLAND | 20.323 | 1,5 | 22.718 | 1,4 | -10,5 | 44.391 | 1,8 | 44.768 | 1,9 | -0,8 | 7.351 | 2,0 | 72.089 | 1,5 | 0,0 |
| EFTA | 26.552 | 2,0 | 31.032 | 1,9 | -14,4 | 51.613 | 2,1 | 54.199 | 2,3 | -4,8 | 35.091 | 9,3 | 110.492 | 9,5 | 2,5 |
| EU + EFTA | 1.316.378 | 100,0 | 1.602.126 | 100,0 | -17,8 | 2.428.440 | 100,0 | 2.355.309 | 100,0 | 3,1 | 375.959 | 100,0 | 2.96.041 | 100,0 | -3,1 |
| EU15 + EFTA | 1.228.440 | 93,3 | 1.500.718 | 93,7 | -18,1 | 2.188.026 | 90,1 | 2.130.719 | 90,5 | 2,7 | 357.485 | 95,1 | 280.121 | 94,8 | -3,5 |

Fonte : ACEA, 26 Paesi per i quali sono disponibili le informazioni (escluso Croazia, Cipro, Malta, Lussemburgo e Islanda)

Trend del mercato autovetture ad alimentazione alternativa

Nel 1° trimestre 2019, secondo i risultati preliminari di ACEA, le nuove immatricolazioni di autovetture ad alimentazione alternativa sono 376mila unità, in aumento del 27% sul 2017.

Secondo la tipologia di alimentazione, il mercato si compone di 126.885 auto elettriche, di cui 83.676 a batteria (incluso fuel cell) e 43.209 ibride plug-in (incluso extended range), 192.087 ibride (mild-full) e 56.987 auto a gas (gas naturale, GPL, E85).

UE/EFTA - Mercato ad alimentazione alternativa

UE/EFTA - Mercato auto ad alimentazione alternativa

| | I Q 2019 | % | I Q 2018 | % | VAR % 19/18 |
|---|----------|-------|----------|-------|-------------|
| Totale auto elettriche ECV | 126.885 | 33,7 | 89.872 | 30,4 | 41,2 |
| Auto elettriche a batteria (BEV) ¹ | 83.676 | 22,3 | 44.637 | 15,1 | 87,5 |
| Auto ibride plug-in (PHEV) ² | 43.209 | 11,5 | 45.235 | 15,3 | -4,5 |
| Auto ibride (HEV) | 192.087 | 51,1 | 144.529 | 48,8 | 32,9 |
| Auto a gas ³ | 56.987 | 15,2 | 61.640 | 20,8 | -7,5 |
| Totale auto ad alimentazione alternativa | 375.959 | 100,0 | 296.041 | 100,0 | 27,0 |

¹ include fuel cell

² include extended range

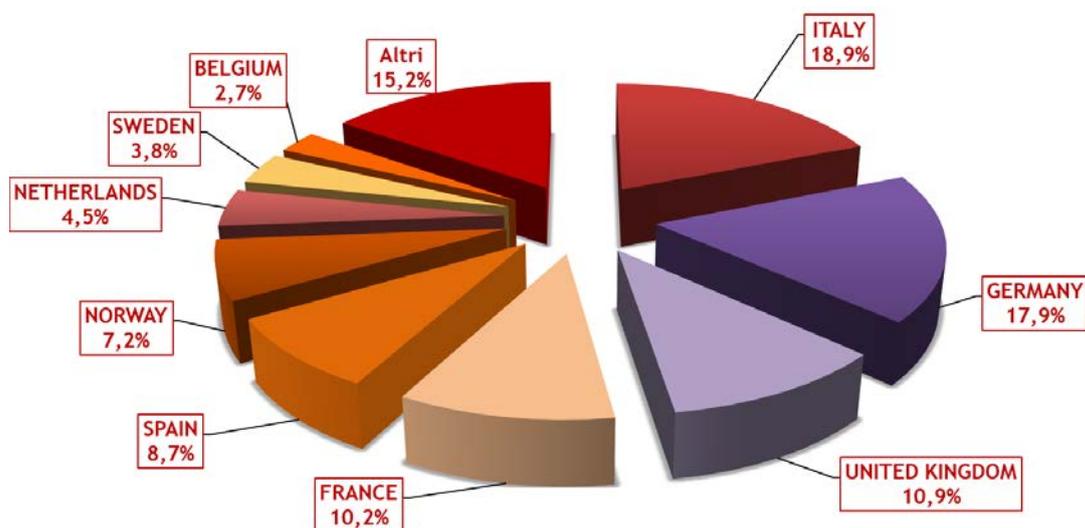
³ include gas naturale, GPL, E85

L'86% delle auto ad alimentazione alternativa sono state immatricolate nell'UE15, pari a 322mila unità e una crescita del 26,5%, mentre l'area dei nuovi Paesi membri vale appena il 5% del mercato con 18mila unità (+16%). Infine l'area EFTA, con 35mila nuove registrazioni, rappresenta il 9% del mercato e registra un aumento del 39%.

Complessivamente l'Europa Occidentale copre circa il 95% del mercato delle auto a trazione alternativa.

La quota delle auto "ecofriendly" nell'UE/EFTA è pari al 9,1% del mercato complessivo.

UE-EFTA - Quote di mercato per Paese delle vetture ecofriendly sul totale mercato ad alimentazione alternativa nel I trim. 2019 di 375.959 unità.

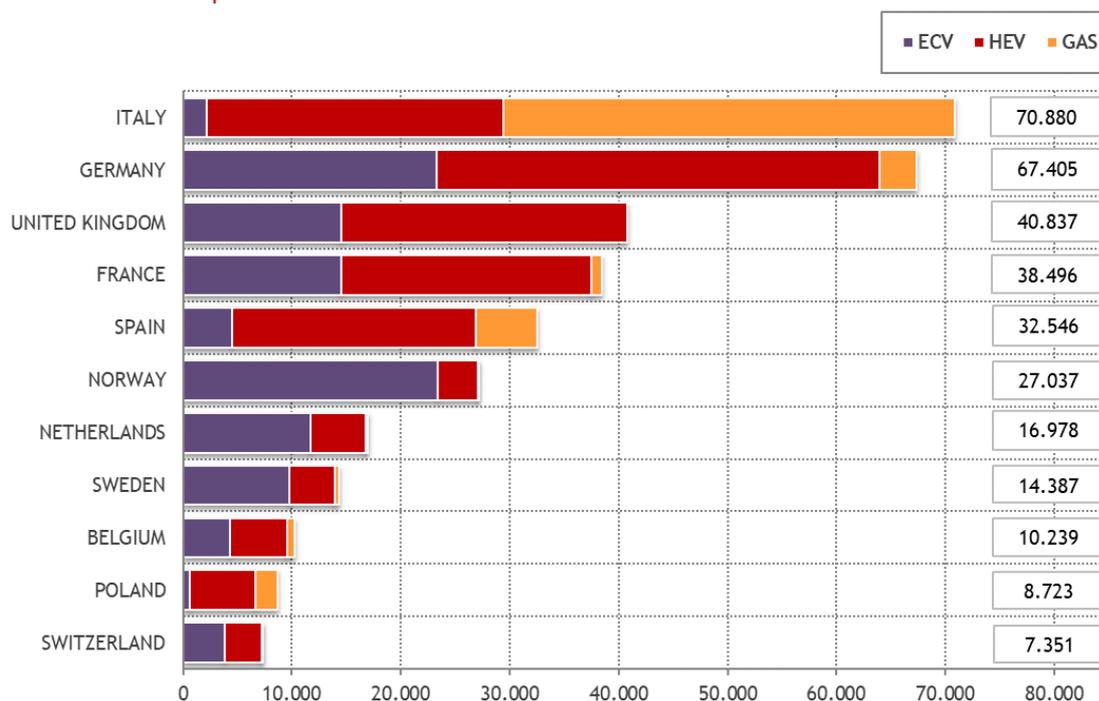


27 paesi considerati

Elaborazione ANFIA su dati ACEA

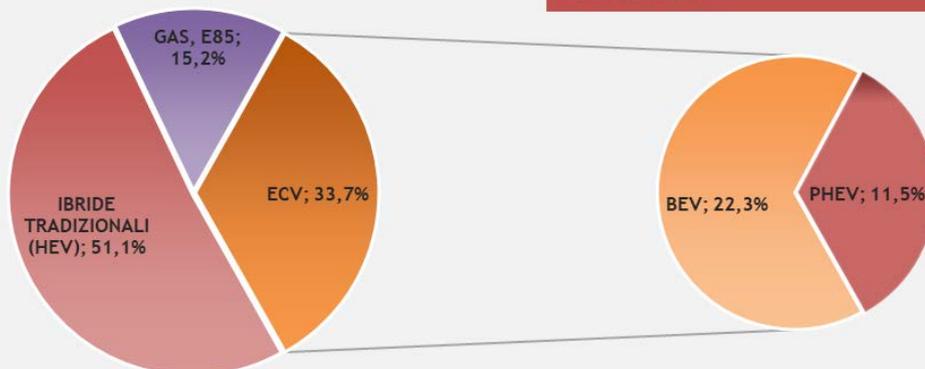
Il grafico seguente riporta la classifica dei primi 10 mercati ad alimentazione alternativa in UE/EFTA. Il mercato italiano, pur rimanendo in testa alla classifica, è inseguito dal mercato tedesco, infatti il delta tra i due mercati è solo di 3.475 unità. I primi 5 mercati a trazione alternativa dell'UE/EFTA, che rappresentano il 67% del mercato dell'auto ecofriendly, sono: Italia (19% del mercato UE/EFTA), Germania (18%), UK (11%), Francia (10%) e Spagna (9%).

UE/EFTA - Principali mercati di auto ad alimentazione alternativa nel I trim. 2019



UE/EFTA - Mercato ad alimentazione alternativa secondo l'alimentazione, peso nel I trim 2019

375.959 autovetture ad alimentazione alternativa nel I trim. pari al 9,1% del mercato totale



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

| I Q 2019 | ECV | HEV | GAS | Totale AFV |
|------------------|-------|-------|-------|------------|
| AUSTRIA | 55,6% | 43,3% | 1,1% | 100,0% |
| BELGIUM | 42,2% | 51,7% | 6,1% | 100,0% |
| BULGARIA | 17,0% | 56,5% | 26,4% | 100,0% |
| CZECH REPUBLIC | 10,2% | 70,9% | 18,9% | 100,0% |
| DENMARK | 40,5% | 59,5% | 0,0% | 100,0% |
| ESTONIA | 3,8% | 94,0% | 2,2% | 100,0% |
| FINLAND | 31,9% | 66,8% | 1,3% | 100,0% |
| FRANCE | 37,7% | 59,7% | 2,6% | 100,0% |
| GERMANY | 34,6% | 60,3% | 5,1% | 100,0% |
| GREECE | 5,2% | 74,7% | 20,0% | 100,0% |
| HUNGARY | 26,4% | 73,4% | 0,3% | 100,0% |
| IRELAND | 29,4% | 70,6% | | 100,0% |
| ITALY | 3,0% | 38,5% | 58,4% | 100,0% |
| LATVIA | 7,4% | 82,3% | 10,3% | 100,0% |
| LITHUANIA | 8,3% | 91,7% | | 100,0% |
| NETHERLANDS | 68,9% | 30,0% | 1,1% | 100,0% |
| POLAND | 7,1% | 69,3% | 23,6% | 100,0% |
| PORTUGAL | 55,0% | 34,8% | 10,2% | 100,0% |
| ROMANIA | 10,9% | 73,7% | 15,5% | 100,0% |
| SLOVAKIA | 12,5% | 69,1% | 18,4% | 100,0% |
| SLOVENIA | 24,9% | 70,2% | 4,9% | 100,0% |
| SPAIN | 13,8% | 68,9% | 17,4% | 100,0% |
| SWEDEN | 68,2% | 28,9% | 2,9% | 100,0% |
| UNITED KINGDOM | 35,7% | 64,3% | 0,0% | 100,0% |
| EUROPEAN UNION | 29,1% | 54,2% | 16,7% | 100,0% |
| EU15 | 30,1% | 53,2% | 16,7% | 100,0% |
| EU (New Members) | 11,4% | 71,6% | 17,0% | 100,0% |
| ICELAND | 75,0% | 24,6% | 0,4% | 100,0% |
| NORWAY | 86,5% | 13,5% | 0,0% | 100,0% |
| SWITZERLAND | 51,8% | 47,0% | 1,2% | 100,0% |
| EFTA | 79,0% | 20,7% | 0,3% | 100,0% |
| EU + EFTA | 33,7% | 51,1% | 15,2% | 100,0% |
| EU15 + EFTA | 34,9% | 50,0% | 15,1% | 100,0% |

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

| I Q 2019 | ECV | HEV | GAS | Totale AFV |
|------------------|-------|-------|------|------------|
| AUSTRIA | 3,7% | 2,9% | 0,1% | 6,6% |
| BELGIUM | 2,8% | 3,4% | 0,4% | 6,6% |
| BULGARIA | 1,1% | 3,8% | | 6,7% |
| CZECH REPUBLIC | 0,3% | 2,3% | 0,6% | 3,2% |
| DENMARK | 3,4% | 4,9% | 0,0% | 8,3% |
| ESTONIA | 0,3% | 6,4% | 0,1% | 6,8% |
| FINLAND | 6,2% | 13,0% | 0,2% | 19,5% |
| FRANCE | 2,6% | 4,2% | 0,2% | 7,0% |
| GERMANY | 2,7% | 4,6% | 0,4% | 7,7% |
| GREECE | 0,3% | 4,5% | 1,2% | 6,0% |
| HUNGARY | 1,8% | 5,0% | 0,0% | 6,8% |
| IRELAND | 3,2% | 7,7% | | 10,9% |
| ITALY | 0,4% | 5,1% | 7,7% | 13,2% |
| LATVIA | 0,5% | 5,9% | 0,7% | 7,2% |
| LITHUANIA | 0,4% | 4,7% | | 5,1% |
| NETHERLANDS | 10,1% | 4,4% | 0,2% | 14,6% |
| POLAND | 0,4% | 4,3% | 1,5% | 6,2% |
| PORTUGAL | 5,1% | 3,3% | 0,9% | 9,3% |
| ROMANIA | 0,6% | 4,0% | 0,8% | 5,5% |
| SLOVAKIA | 0,4% | 2,5% | 0,7% | 3,6% |
| SLOVENIA | 0,8% | 2,2% | 0,2% | 3,1% |
| SPAIN | 1,4% | 7,1% | 1,8% | 10,3% |
| SWEDEN | 13,3% | 5,6% | 0,6% | 19,5% |
| UNITED KINGDOM | 2,1% | 3,7% | 0,0% | 5,8% |
| EUROPEAN UNION | 2,5% | 4,6% | 1,4% | 8,5% |
| EU15 | 2,7% | 4,7% | 1,5% | 8,8% |
| EU (New Members) | 0,6% | 3,8% | 0,9% | 5,3% |
| ICELAND | 18,5% | 6,1% | 0,1% | 24,6% |
| NORWAY | 60,8% | 9,5% | 0,0% | 70,3% |
| SWITZERLAND | 5,3% | 4,8% | 0,1% | 10,2% |
| EFTA | 25,1% | 6,6% | 0,1% | 31,7% |
| EU + EFTA | 3,1% | 4,7% | 1,4% | 9,1% |
| EU15 + EFTA | 3,3% | 4,7% | 1,4% | 9,5% |

Le vetture elettriche (ECV=BEV+PHEV) sono il 34% del mercato delle auto ad alimentazione alternativa, erano il 30% nel 2017, grazie ad una crescita dei volumi del 41%. Tra queste, il segmento delle auto BEV vale il 22% e risulta in aumento dell'87,5% su base annua, mentre il segmento delle ibride plug-in (PHEV) con una quota di quasi il 12% diminuisce del 4,5%, soprattutto a seguito dei cali in Germania (-13%) e in UK (-16%), i mercati più grandi per le auto ibride plug-in.

In UE/EFTA, nel 2018, 1 auto ogni 32 immatricolate è elettrica (ECV), valore che sale a 1 auto ogni 40 immatricolate se si esclude l'EFTA, dove il rapporto è di 1 auto ECV ogni 4 immatricolate. Il rapporto è di 1 auto ECV ogni 38 vendute in UE15 e 1 ogni 165 immatricolate nell'area dei nuovi Paesi membri.

Secondo questo rapporto, il paese leader per quanto riguarda le vendite di auto ricaricabili è la Norvegia (1 auto ogni 1,6 immatricolate sul mercato totale nazionale), seguita da Islanda (1 ogni 5,4), Svezia (1:8), Paesi Bassi (1:10), Finlandia (1:16). A fondo classifica si trovano Estonia (1:390) e Grecia (1:321).

Il totale di auto ibride (HEV, ossia mild-full hybrid) immatricolate a gennaio-marzo 2018 rappresenta oltre la metà delle auto ad alimentazione alternativa (51%), con una variazione positiva del 33%.

Il mercato delle auto a gas decresce del 7,5% (era già in calo del 14% nel 4° trimestre 2018), con una quota del 15%, pari a 6 punti in meno rispetto alla quota realizzata un anno fa.

In generale, Norvegia, Islanda, Finlandia, Svezia, Paesi Bassi e Italia sono, tra i paesi europei, quelli che hanno il mercato ad alimentazione alternativa che pesa di più rispetto al proprio mercato totale (tutte le alimentazioni): in Norvegia la quota delle autovetture ad alimentazione alternativa ha abbondantemente superato la metà del mercato (70% di quota), in Finlandia e in Svezia è per entrambi il 19,5% del mercato, seguono Paesi Bassi, con una quota di alternative sul totale del mercato del 14,6%, poi Italia con il 13,2%, Irlanda con il 10,9%, Spagna con il 10,3% e Svizzera con il 10,2%. Gli altri major markets europei, Germania, Francia e UK, hanno quote di auto ad alimentazione alternativa sul proprio mercato rispettivamente del 7,7%, 7% e 5,8%.

I paesi citati presentano differenze notevoli tra i tipi di alimentazione alternativa che caratterizzano il proprio mercato: per la Norvegia si tratta soprattutto di auto puro elettrico (il 69% delle auto ad alimentazione alternativa), per la Finlandia di auto ibride tradizionali (67%) e a batteria (8%), per l'Italia di auto a gas (58%) e ibride tradizionali (38%), per la Svezia di auto ibride plug-in (40%) e ibride tradizionali (29%), per i Paesi Bassi di auto puro elettrico (58%) ed ibride tradizionali (30%), per la Spagna e la Lituania di auto ibride tradizionali (rispettivamente 69% e 92%), per l'Italia di auto a gas (58%).

Mercato auto ad alimentazione alternativa dei major markets europei

I cinque major markets europei hanno immatricolato 250mila nuove autovetture ad alimentazione alternativa, con una quota che vale l'8,4% del relativo mercato complessivo a gennaio-marzo 2019, con un aumento del 25%.

5 Major markets europei, mercato autovetture per alimentazione, volumi I trim. 2019 e variazioni % 2019/2018

| | ITALIA | | GERMANIA | | FRANCIA | | SPAGNA | | UK | | 5 major markets | |
|------------------|---------|--------------|----------|--------------|---------|--------------|---------|--------------|---------|--------------|-----------------|--------------|
| | volumi | var. % 19/18 | volumi | var. % 19/18 | volumi | var. % 19/18 | volumi | var. % 19/18 | volumi | var. % 19/18 | volumi | var. % 19/18 |
| diesel | 235.739 | -25,6 | 291.092 | 2,6 | 190.961 | -15,5 | 90.151 | -31,0 | 191.784 | -20,3 | 999.727 | -16,5 |
| benzina | 230.795 | 21,6 | 521.592 | -5,8 | 323.878 | 8,9 | 194.214 | 3,4 | 468.415 | 5,9 | 1.738.894 | 4,1 |
| Alim.alternativa | 70.880 | 3,8 | 67.405 | 62,9 | 38.496 | 15,3 | 32.546 | 48,9 | 40.837 | 14,7 | 250.164 | 24,8 |
| HEV | 27.294 | 34,5 | 40.673 | 105,1 | 22.982 | 5,4 | 22.412 | 34,7 | 26.258 | 22,4 | 139.619 | 39,6 |
| BEV | 1.183 | 25,7 | 15.944 | 74,7 | 10.569 | 44,3 | 2.754 | 138,9 | 5.997 | 54,0 | 36.447 | 62,4 |
| PHEV | 974 | 5,2 | 7.382 | -12,6 | 3.934 | 9,7 | 1.726 | 64,5 | 8.582 | -16,4 | 22.598 | -6,9 |
| Gas/E85 | 41.429 | -10,1 | 3.406 | -14,2 | 1.011 | 47,2 | 5.654 | 87,7 | | | 51.500 | -4,2 |
| Totale | 537.414 | -6,5 | 880.089 | 0,2 | 553.335 | -0,6 | 316.911 | -6,9 | 701.036 | -2,4 | 2.988.785 | -2,6 |

In Italia il mercato delle auto ecofriendly arriva a quasi 71mila unità con un aumento solo del 4%, determinato dalla contrazione del 10% delle auto a gas. Il 58,4% del mercato è costituito da auto a gas, il 38,5% da auto ibride tradizionali e il 3% da auto ricaricabili (puro elettrico e plug-in). Le auto ad alimentazione alternativa rappresentano il 13,2% del mercato. Dal 1° marzo 2019 è entrato in vigore il bonus, che incentiva i veicoli a basse emissioni e l'ecotassa che colpisce invece i veicoli al di sopra dei 160 gCO₂/km. Da 71 a 160 g/km di emissione di CO₂ i veicoli sono esclusi sia dal bonus che dall'ecotassa; questa fascia comprende molti modelli di auto alimentati a gpl e a metano. L'ecobonus è parametrato al numero dei grammi di biossido di carbonio emessi per chilometro, che in caso di contestuale rottamazione (di un veicolo Euro 1,2,3,4) è pari a 2.500 euro se le emissioni sono comprese tra 21 e 70 g/km, e a 6.000 euro se comprese tra 0 e 20 g/km.

Sono ammessi al contributo (nel limite del Fondo istituito a questo scopo: 60 milioni per il 2019 e 70 milioni annui per il biennio 2020-2021) i veicoli di categoria M1 nuovi di fabbrica acquistati, anche in locazione finanziaria, ed immatricolati in Italia, nel periodo dal 1° marzo 2019 al 31 dicembre 2021, con prezzo risultante dal listino prezzi ufficiale della casa automobilistica produttrice inferiore a 50.000 euro IVA esclusa. Il contributo è riconosciuto ai veicoli, che producono emissioni di anidride carbonica (CO₂) allo scarico non superiori a 70 g/km. Fino al 31 dicembre 2020 il numero dei grammi di biossido di carbonio emessi per chilometro del veicolo è relativo al ciclo di prova NEDC, come riportato nel secondo riquadro al punto V.7 della carta di circolazione del veicolo. Il contributo statale è corrisposto dal venditore all'acquirente mediante compensazione con il prezzo di acquisto e non è cumulabile con altri incentivi di carattere nazionale. Le imprese costruttrici o importatrici del veicolo nuovo rimborsano al venditore l'importo del contributo e recuperano tale importo sotto forma di credito d'imposta, da utilizzare esclusivamente in compensazione. In assenza di rottamazione varia anche il contributo, che è pari a 1.500 euro se le emissioni sono comprese tra 21 e 70 g/km e a 4.000 euro se comprese tra 0 e 20 g/km. Le auto con emissioni superiori a 160 gCO₂/km sono soggette all'ecotassa in misura delle livelli di emissione (vedi tabella a pag. 19).

In Germania sono state immatricolate oltre 67mila autovetture ad alimentazione alternativa, con una crescita tendenziale del 63%, tra le più alte registrate tra i Paesi europei, con il 35% di auto elettriche (ECV), il 60% ibride tradizionali, il 5% a gas. Complessivamente il mercato tedesco di auto alternative ha una quota del 7,7%.

A fine aprile 2016 il Governo aveva raggiunto un accordo con le case costruttrici per agevolare l'acquisto di auto elettriche e ibride plug-in, attraverso gli incentivi, impegnando 1 miliardo di euro.

Gli incentivi ancora in corso, agevolano chi compra un veicolo 100% elettrico con uno sconto di 4 mila euro, che scende a 3 mila per l'ibrido plug-in. I costi di queste misure sono sostenuti dalle casse pubbliche e dai produttori di auto in pari misura. Beneficiano dello "sconto" solo vetture con un prezzo di vendita inferiore a 60 mila euro. Il miliardo di euro in sussidi è così ripartito: 600 milioni per gli incentivi all'acquisto fino alla fine del 2018. Altri 300 milioni sono stati invece stanziati per accelerare la costruzione delle infrastrutture di ricarica nelle città e lungo le autostrade. I 100 milioni restanti sono destinati a rimpiazzare le auto a combustione interna delle flotte del governo federale con auto elettriche. Infine le auto immatricolate tra il 1/1/2016 e il 31/12/2020 potranno godere per 10 anni dell'esenzione della tassa di proprietà.

Il piano, operativo dal mese di giugno 2016, aveva l'obiettivo di spingere la Germania verso il milione di auto elettriche su strada entro il 2020, obiettivo ridimensionato, poi, a 500mila unità.

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

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

Rispetto al piano governativo, il volume di auto elettriche e di ibride plug-in circolanti a fine 2018 è di 150.172, ancora lontano dall'obiettivo di 500mila unità. Mancano all'appello circa 350mila auto ricaricabili, dunque una media di 175mila all'anno. Nel 2018 però la domanda ha riguardato 67.474 auto BEV+PHEV, certamente in aumento ma non abbastanza. Questi dati spiegano che il mercato non è ancora pronto per optare con volumi ragguardevoli all'elettrico, per le motivazioni ormai note (prezzo d'acquisto di un'auto, infrastruttura di ricarica).

Nel Regno Unito delle quasi 41mila nuove vetture ad alimentazione alternativa immatricolate (+15% su gennaio-marzo 2018), il 64% riguarda auto ibride tradizionali e il 36% elettriche ricaricabili (ECV).

Il governo del Regno Unito ha svolto un ruolo significativo nel sostenere la riduzione delle emissioni di CO₂ del comparto auto attraverso un programma di incentivazione (Piano Plug in Car Grant "PiCG").

Dal lancio del Piano (gennaio 2011), sono state incentivate fino a settembre 2018, circa 168mila autovetture, i cui livelli emissivi rispondono ai criteri fissati per ottenere il contributo economico.

La sovvenzione per le auto plug-in è stata mantenuta fino ad ottobre 2018. È stata effettuata una revisione dei livelli di incentivazione, che esclude completamente i livelli di sussidi per le auto plug-in².

Ridurre gli incentivi all'acquisto per le auto a zero emissioni di un terzo e rimuovere completamente la sovvenzione per le ibride plug-in va in senso opposto rispetto all'ambizione del Governo di diventare leader mondiale nell'adozione di veicoli a emissioni ultra basse annunciato nella sua strategia Road to Zero ed inoltre invia segnali ancora più confusi ai consumatori, rendendo praticamente impossibile per il Governo e per l'industria raggiungere i rispettivi obiettivi di riduzione di CO₂. Nel Regno Unito, nei cinque mesi³ trascorsi dalla riforma Plug-in Car Grant, in vigore da ottobre 2018, il mercato dei veicoli ibridi plug-in (PHEV) è calato del 7%, rispetto all'aumento del 29,5% dei primi 10 mesi del 2018. Nei primi tre mesi del 2019 le vendite di auto elettriche registrano una crescita del 54%, mentre quelle delle ibride plug-in un calo del 16%. Si ripropone l'effetto sul mercato, già sperimentato in Danimarca e nei Paesi Bassi, quando fu tolto l'incentivo fiscale all'acquisto dell'auto elettrica, ossia la caduta del mercato a zero emissione.

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

In Francia sono state immatricolate oltre 38mila autovetture ad alimentazione alternativa, in crescita del 15%. Il 60% di queste autovetture sono ibride, il 38% elettriche e oltre il 2% a gas e biofuel. Dal 2016 il "superbonus" consente, a chi decide di rottamare un veicolo diesel con oltre 10 anni di anzianità, di beneficiare di un incentivo extra fino a € 4mila oltre i 6mila previsti per l'acquisto di un veicolo elettrico (1000+2500 € di extra-bonus per un ibrido plug-in); l'incentivo arriva così a € 10 mila per le auto che emettono meno di 20 gCO₂/km (in pratica le auto a trazione elettrica). Il piano di incentivazione è previsto fino al 2022.

In Spagna il mercato delle auto alternative è cresciuto del 49% con oltre 32mila nuove registrazioni. Le auto ibride tradizionali sono il 69% del mercato ecofriendly, le auto a gas sono il 17% e le auto ricaricabili il 14%. 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 27mila immatricolazioni (+37%).

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

² Informazioni pubblicate da SMMT

³ Novembre 2018-Marzo 2019

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

A gennaio-marzo 2019 sono state immatricolate circa 127mila nuove auto elettriche o a bassissime emissioni, +41% su gennaio-marzo 2018, così ripartite: 83.676 auto puro elettrico (+87,5%) e 43.209 ibride plug-in (-4,5%).

Il Paese leader del mercato ECV continua ad essere in avvio del 2019 la Norvegia, che con 23.405 nuove registrazioni, è davanti di un soffio alla Germania che ha consuntivato ben 23.326 auto ECV a gennaio-marzo 2019.

Il 69% del mercato auto norvegese dei primi 3 mesi è elettrico (ECV): un volume così grande di auto elettriche ha prodotto emissioni medie annue di CO₂ delle nuove auto vendute di appena 54 g/km (-18 g/km su gennaio-dicembre 2017). Il 48% delle auto vendute in Norvegia ha zero emissioni, l'8% da 1 a 50 g/km, il 16% da 51 a 110 g/km, il 27% oltre 110. Seguono la Norvegia: Germania, con 23.326 nuove immatricolazioni, una quota sul mercato europeo ECV del 18,4% e una crescita dei volumi del 33%; Regno Unito con 14.579 nuove registrazioni (+3%); Francia con 14.503 (+33%); Paesi Bassi con 11.704 (+110%); Svezia con 9.806 (+61,5%); Spagna con 4.480 (+103%); Belgio con 4.318 (+8,5%).

L'Italia ha immatricolato nel 1° trimestre 2019 2.157 auto ricaricabili. L'entrata in vigore dell'ecobonus a partire dal 1° marzo 2019 ha influenzato il mercato dei primi mesi del 2019: ha contenuto gli ordini prima della misura, decollando ad aprile, con 1.736 nuove registrazioni, pari all'80% di quanto venduto a gennaio-marzo 2019. Nell'intento del Governo la misura non è un provvedimento di sostegno al mercato dei veicoli, ma ha una finalità tutta ambientale, andandosi a integrare alla vigente normativa europea sulla qualità dell'aria e dell'ambiente. Per il 2019 le risorse disponibili per la misura ammontano a 60 milioni di euro e per il 2020 e 2021 a 70 milioni annui. La misura "premia" un comparto, che a fine anno potrebbe valere tra l'1% e il 2% del mercato totale e, verosimilmente, in caso di esaurimento del fondo prima della scadenza, le vendite di ricaricabili si fermerebbero in attesa delle risorse previste per il 2020.

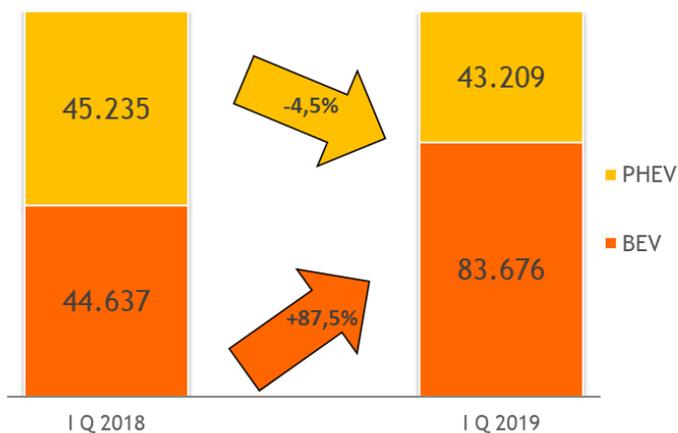
IMMATRICOLAZIONE AUTOVETTURE ELETTRICHE (ECV)

| | I Q 2019 | % | I Q 2018 | % | Var. % |
|------------------|----------|-------|----------|-------|--------|
| AUSTRIA | 2.977 | 2,3 | 2.252 | 2,5 | 32,2 |
| BELGIUM | 4.318 | 3,4 | 3.981 | 4,4 | 8,5 |
| BULGARIA | 112 | 0,1 | 55 | 0,1 | 103,6 |
| CZECH REPUBLIC | 197 | 0,2 | 207 | 0,2 | -4,8 |
| DENMARK | 2.228 | 1,8 | 1.044 | 1,2 | 113,4 |
| ESTONIA | 21 | 0,0 | 21 | 0,0 | 0,0 |
| FINLAND | 1.809 | 1,4 | 1.484 | 1,7 | 21,9 |
| FRANCE | 14.503 | 11,4 | 10.908 | 12,1 | 33,0 |
| GERMANY | 23.326 | 18,4 | 17.574 | 19,6 | 32,7 |
| GREECE | 82 | 0,1 | 67 | 0,1 | 22,4 |
| HUNGARY | 613 | 0,5 | 481 | 0,5 | 27,4 |
| IRELAND | 2.051 | 1,6 | 573 | 0,6 | 257,9 |
| ITALY | 2.157 | 1,7 | 1.867 | 2,1 | 15,5 |
| LATVIA | 25 | 0,0 | 18 | 0,0 | 38,9 |
| LITHUANIA | 44 | 0,0 | 41 | 0,0 | 7,3 |
| NETHERLANDS | 11.704 | 9,2 | 5.566 | 6,2 | 110,3 |
| POLAND | 620 | 0,5 | 345 | 0,4 | 79,7 |
| PORTUGAL | 3.050 | 2,4 | 1.520 | 1,7 | 100,7 |
| ROMANIA | 213 | 0,2 | 195 | 0,2 | 9,2 |
| SLOVAKIA | 106 | 0,1 | 50 | 0,1 | 112,0 |
| SLOVENIA | 153 | 0,1 | 170 | 0,2 | -10,0 |
| SPAIN | 4.480 | 3,5 | 2.202 | 2,5 | 103,5 |
| SWEDEN | 9.806 | 7,7 | 6.071 | 6,8 | 61,5 |
| UNITED KINGDOM | 14.579 | 11,5 | 14.162 | 15,8 | 2,9 |
| EUROPEAN UNION | 99.174 | 78,2 | 70.854 | 78,8 | 40,0 |
| EU15 | 97.070 | 76,5 | 69.271 | 77,1 | 40,1 |
| EU (New Members) | 2.104 | 1,7 | 1.583 | 1,8 | 32,9 |
| ICELAND | 500 | 0,4 | 586 | 0,7 | -14,7 |
| NORWAY | 23.405 | 18,4 | 16.182 | 18,0 | 44,6 |
| SWITZERLAND | 3.806 | 3,0 | 2.250 | 2,5 | 69,2 |
| EFTA | 27.711 | 21,8 | 19.018 | 21,2 | 45,7 |
| EU + EFTA | 126.885 | 100,0 | 89.872 | 100,0 | 41,2 |
| EU15 + EFTA | 124.781 | 98,3 | 88.289 | 98,2 | 41,3 |

SOURCE: NATIONAL AUTOMOBILE MANUFACTURERS' ASSOCIATIONS

¹ ECV = BEV + FCEV + PHEV + EREV

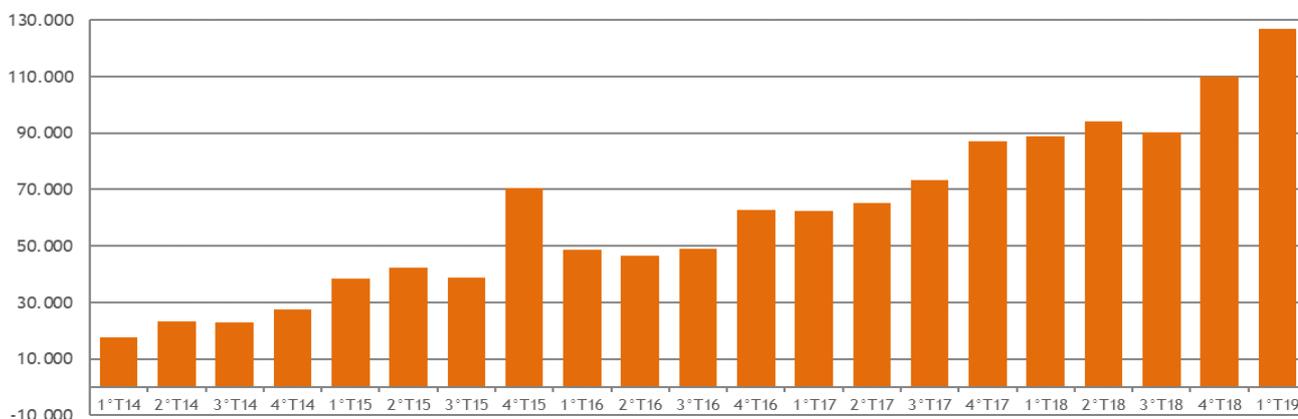
UE/Efta - Immatricolazioni di auto elettriche ECV



Il mercato europeo (ma non solo) dei veicoli elettrici è dipendente dagli incentivi che richiedono un impegno economico continuo ed oneroso da parte degli Stati. Gli incentivi possono riguardare un contributo all'acquisto (il più determinante) oppure più frequentemente l'esenzione parziale o totale del pagamento delle imposte (imposta di registrazione, tassa di circolazione, imposte sul reddito), che possono riguardare tutta la platea degli acquirenti o le auto aziendali e possono essere modulate in base ai livelli emissivi di CO₂/km. Altri importanti fattori nella scelta di acquisto di un veicolo elettrico sono: la distanza da un punto di ricarica, la tipologia del punto di ricarica (stazione, casa, etc),

l'infrastruttura di ricarica nei tragitti medio-lunghi, tempo e costo della ricarica, durata delle batterie, autonomia. Il contributo all'acquisto è dunque una leva molto importante.

UE-Efta: Volumi di auto elettriche vendute Trend trimestrale 2014/2019



La tendenziale parità tecnologica tra propulsione elettrica e motore termico dovrebbe essere raggiunta nel 2025 e, nel 2030, dovrebbe essere possibile un allineamento dei costi d'acquisto per il cliente finale tra le auto elettriche e altre modalità di propulsione.

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

L'Associazione europea dei costruttori di automobili (ACEA) ha pubblicato nuovi dati⁴ che evidenziano la correlazione tra l'accessibilità economica delle auto elettriche e il loro assorbimento sul mercato. L'analisi ACEA confronta i dati nazionali sulle vendite di veicoli a ricarica elettrica (ECV) con il PIL pro capite negli Stati membri dell'UE per l'intero anno 2018.

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

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

Sono altresì fattori determinanti nell'evoluzione della domanda di veicoli elettrici, su cui i decisori pubblici possono investire: la conoscenza dei dati di parco e dei flussi di traffico, indispensabile per applicare politiche e modelli di mobilità utili alla riduzione degli inquinanti e dei climalteranti; la valutazione delle emissioni per la produzione di elettricità destinata alle auto; lo sviluppo del mix energetico e delle infrastrutture.

IMMATRICOLAZIONE AUTOVETTURE A BATTERIE (BEV)

| | I Q 2019 | % | I Q 2018 | % | Var. % |
|------------------|----------|-------|----------|-------|--------|
| AUSTRIA | 2.547 | 3,0 | 1.599 | 3,6 | 59,3 |
| BELGIUM | 2.196 | 2,6 | 914 | 2,0 | 140,3 |
| BULGARIA | 94 | 0,1 | 48 | 0,1 | 95,8 |
| CZECH REPUBLIC | 143 | 0,2 | 133 | 0,3 | 7,5 |
| DENMARK | 1.007 | 1,2 | 194 | 0,4 | 419,1 |
| ESTONIA | 17 | 0,0 | 12 | 0,0 | 41,7 |
| FINLAND | 473 | 0,6 | 175 | 0,4 | 170,3 |
| FRANCE | 10.569 | 12,6 | 7.322 | 16,4 | 44,3 |
| GERMANY | 15.944 | 19,1 | 9.127 | 20,4 | 74,7 |
| GREECE | 38 | 0,0 | 18 | 0,0 | 111,1 |
| HUNGARY | 381 | 0,5 | 311 | 0,7 | 22,5 |
| IRELAND | 1.435 | 1,7 | 282 | 0,6 | 408,9 |
| ITALY | 1.183 | 1,4 | 941 | 2,1 | 25,7 |
| LATVIA | 24 | 0,0 | 11 | 0,0 | 118,2 |
| LITHUANIA | 44 | 0,1 | 41 | 0,1 | 7,3 |
| NETHERLANDS | 9.925 | 11,9 | 4.867 | 10,9 | 103,9 |
| POLAND | 413 | 0,5 | 149 | 0,3 | 177,2 |
| PORTUGAL | 2.124 | 2,5 | 726 | 1,6 | 192,6 |
| ROMANIA | 213 | 0,3 | 195 | 0,4 | 9,2 |
| SLOVAKIA | 54 | 0,1 | 50 | 0,1 | 8,0 |
| SLOVENIA | 123 | 0,1 | 103 | 0,2 | 19,4 |
| SPAIN | 2.754 | 3,3 | 1.153 | 2,6 | 138,9 |
| SWEDEN | 4.091 | 4,9 | 1.250 | 2,8 | 227,3 |
| UNITED KINGDOM | 5.997 | 7,2 | 3.895 | 8,7 | 54,0 |
| EUROPEAN UNION | 61.789 | 73,8 | 33.516 | 75,1 | 84,4 |
| EU15 | 60.283 | 72,0 | 32.463 | 72,7 | 85,7 |
| EU (New Members) | 1.506 | 1,8 | 1.053 | 2,4 | 43,0 |
| ICELAND | 208 | 0,2 | 101 | 0,2 | 105,9 |
| NORWAY | 18.655 | 22,3 | 9.694 | 21,7 | 92,4 |
| SWITZERLAND | 3.024 | 3,6 | 1.326 | 3,0 | 128,1 |
| EFTA | 21.887 | 26,2 | 11.121 | 24,9 | 96,8 |
| EU + EFTA | 83.676 | 100,0 | 44.637 | 100,0 | 87,5 |
| EU15 + EFTA | 82.170 | 98,2 | 43.584 | 97,6 | 88,5 |

SOURCE: NATIONAL AUTOMOBILE MANUFACTURERS' ASSOCIATIONS

¹ Includes fuel cell electric vehicles (FCEV)

² Only countries for which sourced data is available are listed

IMMATRICOLAZIONE AUTOVETTURE PLUG-IN IBRIDI (PHEV)

| | I Q 2019 | % | I Q 2018 | % | Var. % |
|-----------------------------|----------|-------|----------|-------|--------|
| AUSTRIA | 430 | 1,0 | 653 | 1,4 | -34,2 |
| BELGIUM | 2.122 | 4,9 | 3.067 | 6,8 | -30,8 |
| BULGARIA | 18 | 0,0 | 7 | 0,0 | 157,1 |
| CZECH REPUBLIC ² | 54 | 0,1 | 74 | 0,2 | -27,0 |
| DENMARK | 1.221 | 2,8 | 850 | 1,9 | 43,6 |
| ESTONIA | 4 | 0,0 | 9 | 0,0 | -55,6 |
| FINLAND | 1.336 | 3,1 | 1.309 | 2,9 | 2,1 |
| FRANCE | 3.934 | 9,1 | 3.586 | 7,9 | 9,7 |
| GERMANY | 7.382 | 17,1 | 8.447 | 18,7 | -12,6 |
| GREECE | 44 | 0,1 | 49 | 0,1 | -10,2 |
| HUNGARY | 232 | 0,5 | 170 | 0,4 | 36,5 |
| IRELAND | 616 | 1,4 | 291 | 0,6 | 111,7 |
| ITALY | 974 | 2,3 | 926 | 2,0 | 5,2 |
| LATVIA | 1 | 0,0 | 7 | 0,0 | -85,7 |
| LITHUANIA ³ | - | - | - | - | - |
| NETHERLANDS | 1.779 | 4,1 | 699 | 1,5 | 154,5 |
| POLAND | 207 | 0,5 | 196 | 0,4 | 5,6 |
| PORTUGAL | 926 | 2,1 | 794 | 1,8 | 16,6 |
| ROMANIA ³ | - | - | - | - | - |
| SLOVAKIA ³ | 52 | 0,1 | 0 | 0,0 | - |
| SLOVENIA | 30 | 0,1 | 67 | 0,1 | -55,2 |
| SPAIN | 1.726 | 4,0 | 1.049 | 2,3 | 64,5 |
| SWEDEN | 5.715 | 13,2 | 4.821 | 10,7 | 18,5 |
| UNITED KINGDOM | 8.582 | 19,9 | 10.267 | 22,7 | -16,4 |
| EUROPEAN UNION | 37.385 | 86,5 | 37.338 | 82,5 | 0,1 |
| EU15 | 36.787 | 85,1 | 36.808 | 81,4 | -0,1 |
| EU (New Members) | 598 | 1,4 | 530 | 1,2 | 12,8 |
| ICELAND | 292 | 0,7 | 485 | 1,1 | -39,8 |
| NORWAY | 4.750 | 11,0 | 6.488 | 14,3 | -26,8 |
| SWITZERLAND | 782 | 1,8 | 924 | 2,0 | -15,4 |
| EFTA | 5.824 | 13,5 | 7.897 | 17,5 | -26,3 |
| EU + EFTA | 43.209 | 100,0 | 45.235 | 100,0 | -4,5 |
| EU15 + EFTA | 42.611 | 98,6 | 44.705 | 98,8 | -4,7 |

SOURCE: NATIONAL AUTOMOBILE MANUFACTURERS' ASSOCIATIONS

¹ Includes extended-range electric vehicle (EREV)

² Available as of 2018

³ Distinction between BEV and PHEV not available

Produzione di batterie in UE. Sulla scia dell'accordo di Parigi (COP21), nonché degli obiettivi UE 2020 e UE 2030-2050, è necessario ridurre in modo significativo le emissioni di CO₂ e di gas a effetto serra in un breve lasso di tempo. Le batterie elettriche sono attualmente considerate fondamentali per guidare la transizione verso una società decarbonizzata, mediante l'integrazione di fonti energetiche rinnovabili e pulite (come l'energia eolica e il fotovoltaico) nella rete elettrica e, in particolare, mediante l'elettificazione dei trasporti. L'UE è senza dubbio il leader globale della transizione *low-carbon*, ma sul fronte delle batterie e dei sistemi di accumulo, uno dei settori che determineranno il vincitore nella sfida sul mercato dell'automobile, deve sicuramente recuperare il ritardo rispetto ai colossi asiatici e statunitensi (che controllano quasi il 90% del mercato globale).

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

Oltre alla ricerca su elettrochimica migliorata e nuovi materiali per batterie (ad esempio tecnologie avanzate agli ioni di litio, a stato solido e post-Li-ion), occorre considerare l'intera catena del valore delle batterie elettriche e l'intero ciclo di vita, dall'accesso alle materie prime, ai materiali avanzati innovativi e alle nanotecnologie per la modellistica, alla produzione, al riciclaggio, alla valutazione e alle competenze ambientali. La copertura della sola domanda dell'UE richiederebbe almeno da 10 a 20 "gigafactories" (impianti di produzione di celle di batteria su larga scala).

La portata e la velocità degli investimenti necessari richiedono uno sforzo congiunto per affrontare questa sfida industriale, che è immane e l'Europa deve muoversi rapidamente in questa corsa mondiale. Data la portata e la rapidità dell'investimento necessario, questa sfida strategica non può essere affrontata in maniera frammentata. La Commissione ha adottato una serie completa di misure concrete per sviluppare un ecosistema di batterie innovativo, sostenibile e competitivo in Europa. Dall'istituzione di EBA nell'ottobre 2017, ci sono già stati sviluppi tangibili con annunci di consorzi o partenariati industriali finalizzati allo sviluppo della produzione di celle e di moduli di batterie innovativi e degli ecosistemi associati. **L'IPCEI (Important Projects of Common European Interest) è lo strumento che è stato individuato come strumento chiave per l'attuazione della strategia industriale europea. Il valore aggiunto di un progetto "IPCEI" sta nella possibilità di permettere l'accesso a modalità e livelli di incentivazione fino al 100%. Due sono i settori che presentano il maggiore potenziale di sviluppo: la mobilità elettrica e il sistema elettrico.**

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

Consorti di imprese, partnership tra Paesi, start-up e istituti di ricerca consentono la cooperazione necessaria per affrontare le sfide in una corsa tecnologica globale molto competitiva. Tutte le iniziative che seguono vanno in questa direzione, a cominciare da EIT **InnoEnergy**, che è il motore di innovazione per l'energia sostenibile in tutta Europa, sostenuto dall'Istituto europeo di innovazione e tecnologia è riuscita a mobilitare e orientare una rete di circa 260 soggetti industriali e innovativi su azioni e progetti che vanno dallo stoccaggio di energia; l'efficienza energetica; l'energia rinnovabile; tecnologie veicolo-rete; energia nei trasporti, incluso la produzione e il riciclaggio delle batterie.

L'Italia, partecipando a Bruxelles all'incontro della European Battery Alliance alla fine dello scorso mese di aprile, ha manifestato, per ora, l'interesse del MISE nel settore delle batterie. Alcune imprese stanno valutando le opportunità connesse ad una progettualità nell'ambito IPCEI batterie, in particolare Seri group, Enel, Terna e FCA.

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

Sono state immatricolate 192.087 nuove auto ibride tradizionali a gennaio-marzo 2019, con una crescita del 33% rispetto ad un anno fa.

La Germania è leader del mercato con 40.673 auto ibride immatricolate e una crescita del 105%, il mercato tedesco conquista il 21% delle auto ibride tradizionali registrate in UE/EFTA.

L'Italia diventa il 2° mercato europeo dell'auto ibrida tradizionale con 27.294 nuove registrazioni, una quota del 14,2% e una crescita tendenziale del 34%.

Il Regno Unito, al 3° posto, con 26.258 nuove immatricolazioni, registra una crescita del 22% e una quota del 13,7%.

La Francia, al 4° posto con 22.982 nuove registrazioni (+5%), conquista il 12% di quota del mercato europeo.

Al 5° posto, si posiziona la Spagna che, con 22.412 immatricolazioni, vede crescere il proprio mercato del 35% e conquistare il 12% delle vendite europee.

I 5 *major markets* insieme valgono quasi il 73% del mercato europeo di auto ibride full e mild.

IMMATRICOLAZIONE AUTOVETTURE IBRIDE

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

| | I Q 2019 | % | I Q 2018 | % | Var. % |
|------------------|----------|-------|----------|-------|--------|
| AUSTRIA | 2.316 | 1,2 | 1.684 | 1,2 | 37,5 |
| BELGIUM | 5.293 | 2,8 | 4.493 | 3,1 | 17,8 |
| BULGARIA | 372 | 0,2 | 336 | 0,2 | 10,7 |
| CZECH REPUBLIC | 1.362 | 0,7 | 742 | 0,5 | 83,6 |
| DENMARK | 3.275 | 1,7 | 2.081 | 1,4 | 57,4 |
| ESTONIA | 521 | 0,3 | 330 | 0,2 | 57,9 |
| FINLAND | 3.791 | 2,0 | 2.992 | 2,1 | 26,7 |
| FRANCE | 22.982 | 12,0 | 21.805 | 15,1 | 5,4 |
| GERMANY | 40.673 | 21,2 | 19.834 | 13,7 | 105,1 |
| GREECE | 1.172 | 0,6 | 905 | 0,6 | 29,5 |
| HUNGARY | 1.706 | 0,9 | 1.122 | 0,8 | 52,0 |
| IRELAND | 4.932 | 2,6 | 3.892 | 2,7 | 26,7 |
| ITALY | 27.294 | 14,2 | 20.298 | 14,0 | 34,5 |
| LATVIA | 279 | 0,1 | 240 | 0,2 | 16,3 |
| LITHUANIA | 483 | 0,3 | 448 | 0,3 | 7,8 |
| NETHERLANDS | 5.088 | 2,6 | 5.497 | 3,8 | -7,4 |
| POLAND | 6.046 | 3,1 | 5.740 | 4,0 | 5,3 |
| PORTUGAL | 1.932 | 1,0 | 1.664 | 1,2 | 16,1 |
| ROMANIA | 1.446 | 0,8 | 765 | 0,5 | 89,0 |
| SLOVAKIA | 587 | 0,3 | 549 | 0,4 | 6,9 |
| SLOVENIA | 431 | 0,2 | 405 | 0,3 | 6,4 |
| SPAIN | 22.412 | 11,7 | 16.640 | 11,5 | 34,7 |
| SWEDEN | 4.157 | 2,2 | 4.698 | 3,3 | -11,5 |
| UNITED KINGDOM | 26.258 | 13,7 | 21.444 | 14,8 | 22,4 |
| EUROPEAN UNION | 184.808 | 96,2 | 138.604 | 95,9 | 33,3 |
| EU15 | 171.575 | 89,3 | 127.927 | 88,5 | 34,1 |
| EU (New Members) | 13.233 | 6,9 | 10.677 | 7,4 | 23,9 |
| ICELAND | 164 | 0,1 | 234 | 0,2 | -29,9 |
| NORWAY | 3.661 | 1,9 | 3.619 | 2,5 | 1,2 |
| SWITZERLAND | 3.454 | 1,8 | 2.072 | 1,4 | 66,7 |
| EFTA | 7.279 | 3,8 | 5.925 | 4,1 | 22,9 |
| EU + EFTA | 192.087 | 100,0 | 144.529 | 100,0 | 32,9 |
| EU15 + EFTA | 178.854 | 93,1 | 133.852 | 92,6 | 33,6 |

SOURCE: NATIONAL AUTOMOBILE MANUFACTURERS' ASSOCIATIONS

Only countries for which sourced data is available are listed

⁵ Hybrid-Electric Vehicles

Mercato Auto a Gas, E85

A gennaio-marzo 2019 il mercato delle auto alimentate a gas diminuisce del 7,5% con 56.987 nuove immatricolazioni.

L'Italia mantiene la leadership di mercato con il 73% delle vendite europee di auto a gas. Sono state immatricolate 41.429 auto, un volume in calo del 10% rispetto ad un anno fa.

Al 2° posto, si piazza la Spagna davanti alla Germania, con 5.654 nuove registrazioni e una quota del 10% sul mercato europeo. Rispetto ad un anno fa i volumi di auto a gas crescono dell'88%.

La Germania è il 3° mercato europeo, con 3.406 immatricolazioni di auto a gas (-14%) e una quota del 6%.

La Polonia è al 4° posto, con 2.057 unità vendute e una contrazione del 5%.

Questi quattro mercati rappresentano oltre il 92% del mercato a gas in UE/EFTA.

IMMATRICOLAZIONE AUTOVETTURE ALTRE ALIM.ALTERNATIVE

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

| | I Q 2019 | % | I Q 2018 | % | Var. % |
|--------------------------|----------|-------|----------|-------|--------|
| AUSTRIA | 61 | 0,1 | 235 | 0,4 | -74,0 |
| BELGIUM | 628 | 1,1 | 1.131 | 1,8 | -44,5 |
| BULGARIA | 174 | | 0 | | |
| CZECH REPUBLIC | 363 | 0,6 | 1.002 | 1,6 | -63,8 |
| DENMARK | 1 | 0,0 | 0 | 0,0 | |
| ESTONIA | 12 | 0,0 | 2 | 0,0 | 500,0 |
| FINLAND | 72 | 0,1 | 295 | 0,5 | -75,6 |
| FRANCE | 1.011 | 1,8 | 687 | 1,1 | 47,2 |
| GERMANY | 3.406 | 6,0 | 3.969 | 6,4 | -14,2 |
| GREECE | 314 | 0,6 | 272 | 0,4 | 15,4 |
| HUNGARY | 6 | 0,0 | 12 | 0,0 | -50,0 |
| IRELAND | - | | - | | |
| ITALY | 41.429 | 72,7 | 46.088 | 74,8 | -10,1 |
| LATVIA | 35 | 0,1 | 11 | 0,0 | 218,2 |
| LITHUANIA | - | | - | | |
| NETHERLANDS | 186 | 0,3 | 316 | 0,5 | -41,1 |
| POLAND | 2.057 | 3,6 | 2.170 | 3,5 | -5,2 |
| PORTUGAL | 563 | 1,0 | 593 | 1,0 | -5,1 |
| ROMANIA | 304 | 0,5 | 177 | 0,3 | |
| SLOVAKIA | 156 | 0,3 | 230 | 0,4 | -32,2 |
| SLOVENIA | 30 | 0,1 | 56 | 0,1 | -46,4 |
| SPAIN | 5.654 | 9,9 | 3.012 | 4,9 | 87,7 |
| SWEDEN | 424 | 0,7 | 1.064 | 1,7 | -60,2 |
| UNITED KINGDOM | | | | | |
| EUROPEAN UNION | 56.886 | 99,8 | 61.322 | 99,5 | -7,2 |
| EU15 | 53.749 | 94,3 | 57.662 | 93,5 | -6,8 |
| EU (New Members) | 3.137 | 5,5 | 3.660 | 5,9 | -14,3 |
| ICELAND | 3 | 0,0 | 30 | 0,0 | -90,0 |
| NORWAY | 7 | 0,0 | 7 | 0,0 | 0,0 |
| SWITZERLAND ² | 91 | 0,2 | 281 | 0,5 | -67,6 |
| EFTA | 101 | 0,2 | 318 | 0,5 | -68,2 |
| EU + EFTA | 56.987 | 100,0 | 61.640 | 100,0 | -7,5 |
| EU15 + EFTA | 53.850 | 94,5 | 57.980 | 94,1 | -7,1 |

SOURCE: NATIONAL AUTOMOBILE MANUFACTURERS' ASSOCIATIONS

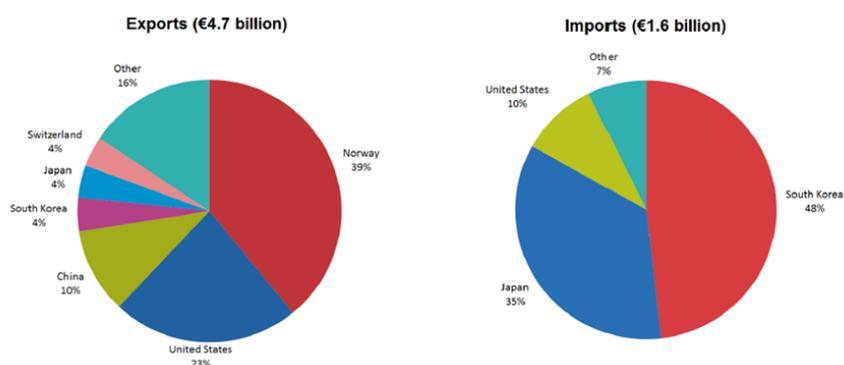
¹ Only countries for which sourced data is available are listed

² Includes biofuels

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

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

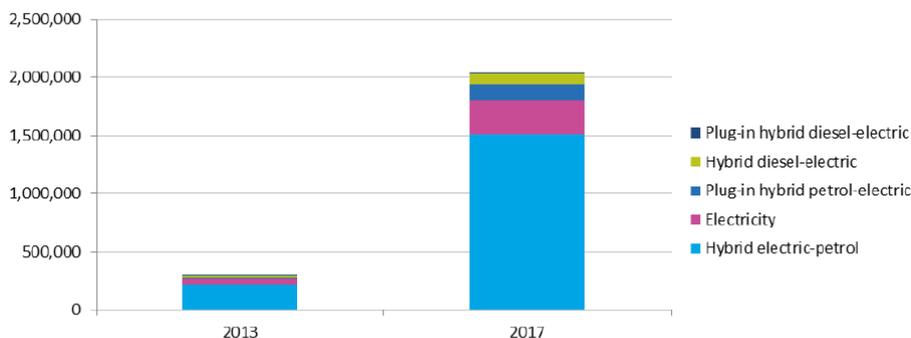
Main EU-28 trade partners for electric and hybrid electric cars, 2018
(% of trade in value)



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

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

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



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

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

ITALIA: Riepilogo ecobonus e ecotassa

Incentivi e bonus per veicoli M1. È riconosciuto un contributo da 1.500 euro a 6.000 euro per l'acquisto (anche in locazione finanziaria) e immatricolazione in Italia dal 1° marzo 2019 al 31 dicembre 2021, di un veicolo per il trasporto di persone fino a 8 posti oltre il conducente (categoria M1) nuovo di fabbrica con emissioni inquinanti di CO₂ fino a 70 g/km e prezzo da listino ufficiale della casa produttrice inferiore a 50.000 euro (Iva esclusa). L'importo del contributo varia a seconda della presenza o meno della contestuale consegna per la rottamazione di un veicolo della stessa categoria omologato alle classi Euro 1, Euro 2, Euro 3 o Euro 4. Il venditore riconosce il contributo all'acquirente sotto forma di sconto sul prezzo di acquisto. Successivamente l'impresa costruttrice o importatrice dell'auto rimborsa l'importo al venditore e lo recupera a sua volta sotto forma di credito d'imposta da utilizzare in compensazione.

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

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

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

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

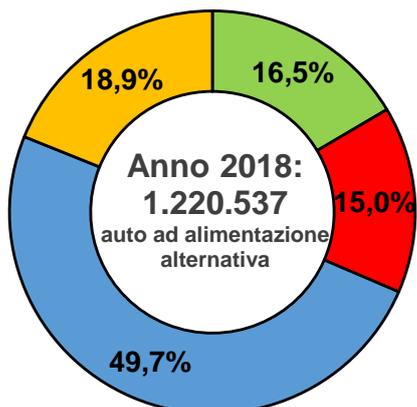
Ecotassa per i veicoli M1. L'Ecotassa si paga per l'acquisto dei veicoli più inquinanti. È stata introdotta una nuova imposta sull'acquisto di autovetture nuove con emissioni di anidride carbonica superiori a 160 CO₂ g/km. L'imposta è dovuta da chi acquista, anche in locazione finanziaria, e immatricola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

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

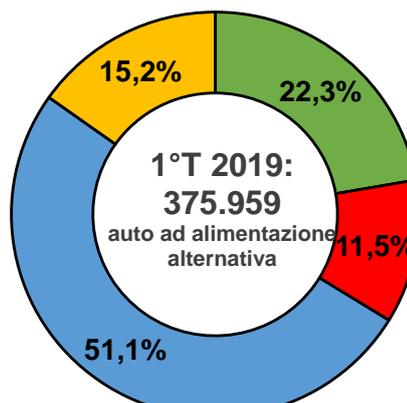
| g/km CO ₂ | ecotassa dal 1.3.2019 al 31.12.2021 |
|----------------------|-------------------------------------|
| 161-175 | € 6.000 |
| 176-200 | € 4.000 |
| 201-250 | € 2.500 |
| >250 | € 1.500 |

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

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



- puro elettrico
- ibride plug-in
- ibride mild-full
- gas



- puro elettrico
- ibride plug-in
- ibride mild-full
- gas

Quote Paese sul totale mercato ad alimentazione alternativa



| | 2018 | | 1°T2019 |
|-------------|------|---|---------|
| Italia | 21% | ↓ | 19% |
| Germania | 15% | ↑ | 18% |
| Regno Unito | 12% | ↓ | 11% |
| Francia | 11% | ↓ | 10% |
| Spagna | 9% | ↓ | 9% |
| Norvegia | 7% | ↓ | 7% |
| Paesi Bassi | 4% | ↑ | 5% |
| Svezia | 4% | ↓ | 4% |
| Belgio | 3% | ↓ | 3% |
| Altri UE | 14% | — | 14% |

Parco circolante auto elettriche e ibride in UE nel 2017



circa 2 milioni di auto elettriche e ibride circolano in UE a fine 2017
lo 0,8% del parco auto (262 milioni)

UE-Mondo: Trade auto elettriche e ibride in UE nel 2018

