

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

GENNAIO/DICEMBRE 2020

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



AREA STUDI E STATISTICHE

Indice

3. Sintesi del mercato europeo delle autovetture per tipo di motorizzazione. Anno 2020
 4. Trend del mercato autovetture: tutte le alimentazioni
 7. COVID-19 e industria automobilistica in Europa e nel mondo
 7. Trend del mercato autovetture ad alimentazione alternativa
 12. Mercato auto ad alimentazione alternativa dei major markets europei
 14. Mercato Auto Elettriche (ECV, include BEV, EREV, FCEV, PHEV)
 16. Vehicle to grid
 17. Box: Rete infrastrutturale
 18. Mercato Auto Ibride mild/full (HEVs, escluso ibride plug-in)
 19. Mercato Auto a Gas, E85
 20. Trend 2021
 21. Infografica
-

Publicato il 15.02.2021

Area Studi e Statistiche, tel. 011 5546526

Miriam Sala, Responsabile, m.sala@anfia.it

Laura Alberti, l.alberti@anfia.it

Silvio Donato, s.donato@anfia.it

ANFIA - Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica

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

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

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

La filiera produttiva automotive in Italia

5.546 imprese

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

106,1 miliardi di Euro di fatturato, pari al 6,2% del PIL italiano

76,3 miliardi di Euro di prelievo fiscale sulla motorizzazione

Sintesi del mercato europeo delle autovetture per tipo di motorizzazione.

Gennaio/Dicembre 2020

L'indagine trimestrale di ACEA sul mercato delle autovetture per tipologia di alimentazione riguarda l'area UE a 24 Paesi (sono esclusi Bulgaria e Malta) allargata all'EFTA e al Regno Unito. L'area analizzata conta, per l'intero anno 2020, circa 12 milioni di nuove immatricolazioni, -25% sul 2019.

Da gennaio si considera una perdita in volumi di oltre 3,9 milioni di autovetture: risultante dai cali di 1,7 milioni nel comparto diesel e di 3,5 milioni in quello delle auto a benzina e dall'aumento, in controtendenza, delle vendite di auto ad alimentazione alternativa (+1,25 milioni rispetto al 2019).

Considerando soltanto il 4° trimestre 2020, le immatricolazioni di auto diesel registrano un calo del 25,8% (nell'anno -35,2%), le auto a benzina diminuiscono del 33,8% (-37,6% nell'anno) mentre si registra un'ulteriore e significativa crescita delle auto eco-friendly (+123% nel trimestre e +70,5% nel cumulato da inizio anno).

Nell'intero 2020, il mercato delle auto ad alimentazione alternativa totalizza 3.021.762 nuove immatricolazioni con una quota del 25,4% sul totale mercato (era dell'11% nel 2019). Il mercato delle auto ad alimentazione alternativa cresce sia in termini di volumi, a fronte di un mercato complessivo in forte calo, che in peso percentuale.

Sono in particolare le auto ricaricabili (ECV) a realizzare ottimi risultati in tutti i mercati: rispetto al 2019, le loro vendite sono aumentate del 143%, quelle delle auto ibride mild-full del 51%, mentre il mercato delle auto a gas è calato del 18%.

Il consumatore, nel 2020, ha scelto prevalentemente modelli elettrificati, portando le quote di mercato all'11,5% per le ricaricabili (di cui 5,2% PHEV e 6,3% pure elettriche), al 12,2% per le ibride tradizionali, mentre le auto a gas mantengono una quota marginale (1,8%).

In termini di volumi è ancora la Germania a confermare la leadership del mercato "green", con 736.041 nuove immatricolazioni di auto da inizio anno (+132%) e una quota di mercato del 25,2%; seguono l'Italia con 407mila autovetture immatricolate (+35,1% vs. 2019 e MS 29,4%) ed il Regno Unito con 395mila (+60% vs. 2019 e MS 25,3%).

Figura 1. UE/EFTA/UK - IMMATRICOLAZIONI AUTOVETTURE NUOVE PER ALIMENTAZIONE 2020/2019

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

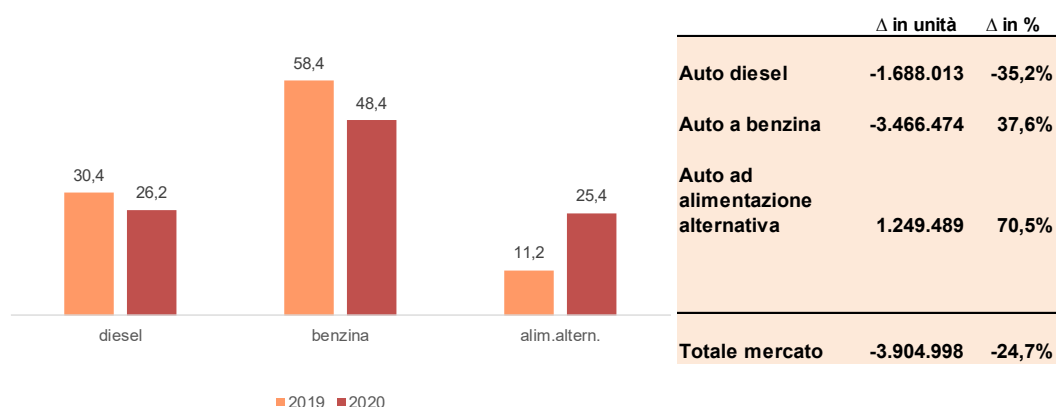


Grafico Area Studi e Statistiche ANFIA su dati ACEA

Trend del mercato autovetture: tutte le alimentazioni

Nel 2020 il mercato UE/EFTA/UK delle autovetture nuove risulta in calo del 24,7% rispetto all'anno precedente, con un totale di 11.877.641 veicoli venduti.

Il mercato delle auto diesel si ridimensiona del 35,2%, con una perdita di 1.688.013 unità e una quota che scende al 26,2% (era il 30,4% nel 2019). Il diesel conta in tutto 3.106.377 autovetture nuove immatricolate. I maggiori cali tendenziali si registrano nei cinque major markets: Germania (-333mila), Regno Unito (-320mila), Italia (-311mila), Francia (-252mila) e Spagna (-115mila), dove è stato venduto il 73,2% delle auto diesel immatricolate in UE/EFTA/UK. Solo in Irlanda le vendite di auto a gasolio hanno una quota superiore al 40% sul totale mercato. In Italia valgono il 32,7% del mercato, quota superiore agli altri major markets nei quali il diesel rappresenta 30,6% in Francia, al 28,1 % in Germania, al 27,7% in Spagna e al 16,8% nel Regno Unito. Le quote più basse si registrano in Norvegia (8,6%) e nei Paesi Bassi (3,6%).

Nel 2020 le vendite di auto a benzina sono state 5.749.502, -37,6% su base annua, il 48,4% delle vendite complessive (10 punti in meno della quota del 2019). Molti paesi dell'est europeo hanno quote di auto a benzina che ancora superano il 60% dei rispettivi mercati (Cipro, Rep. Ceca, Polonia, Slovacchia e Slovenia). Tra i paesi con la quota più bassa spicca invece la Norvegia dove le auto a benzina sono solo l'8% del mercato.

Con un aumento del 70,5%, nel 2020, sono state immatricolate 3.021.762 auto ad alimentazione alternativa (di cui oltre un terzo negli ultimi tre mesi dell'anno), il 25,4% delle vendite complessive. Al buon andamento del mercato nel 1° trimestre del 2020 (+48% e 19% di quota) è seguita una flessione del 4,3% nel 2° trimestre, dovuta principalmente all'emergenza Covid-19, mentre nel 3° trimestre si segnala un forte recupero del 103,9% rispetto allo stesso periodo del 2019 e una quota che sale al 26% del mercato. L'anno chiude con un quarto trimestre da record: +123%. La crescita del mercato eco-friendly è determinata soprattutto dalle vendite di auto elettrificate (ECV +230% ed HEV +74% vs. Q4.2019) che immatricolano in totale 1 milione di vetture in più rispetto all'anno 2019, più che raddoppiando la quota di mercato (Figura 2 e Figura 5).

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

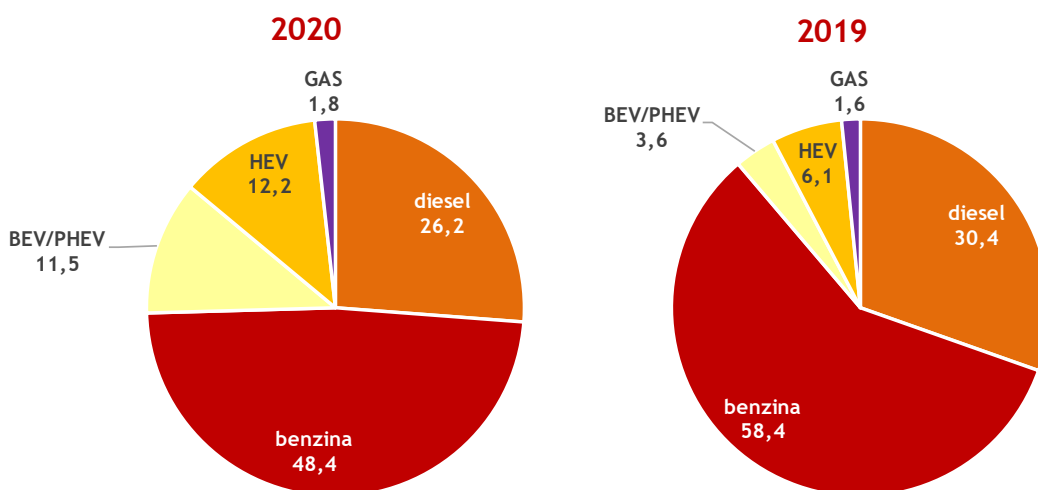


Grafico Area Studi e Statistiche ANFIA su dati ACEA

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

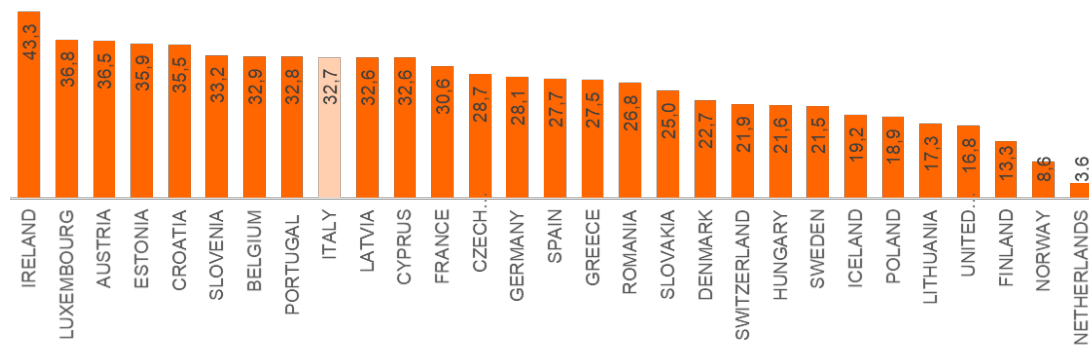


Grafico Area Studi e Statistiche ANFIA su dati ACEA

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

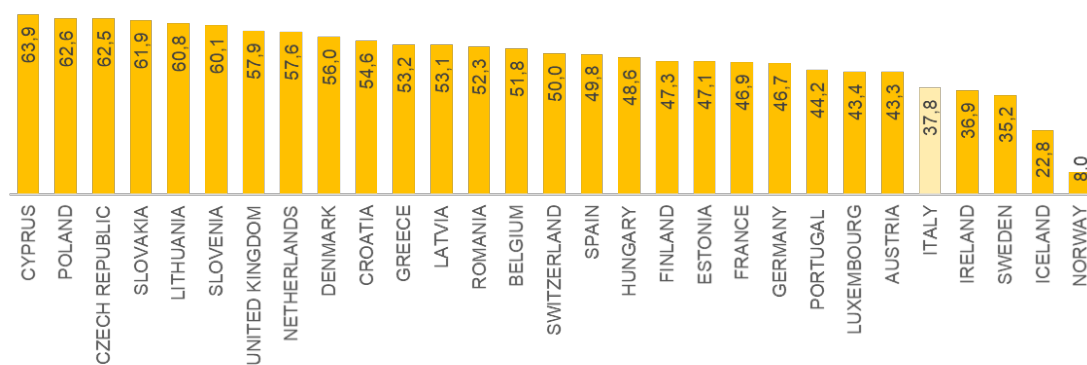


Figura 5. UE/EFTA/UK - IMMATICOLAZIONI TRIMESTRALI DI AUTO ECV (BEV+PHEV) DAL 2014 AL 2020

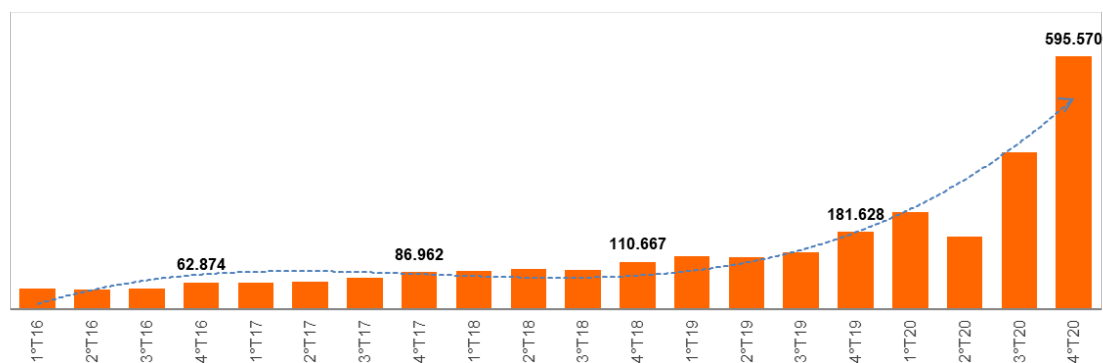


Grafico Area Studi e Statistiche ANFIA su dati ACEA

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

	DIESEL					BENZINA					ALIMENTAZIONE ALTERNATIVA					TOTALE				
	2020	%	2019	%	Var. %	2020	%	2019	%	Var. %	2020	%	2019	%	Var. %	2020	%	2019	%	Var. %
AUSTRIA	90.909	2,9	126.311	2,6	-28,0	107.771	1,9	176.706	1,9	-39,0	50.060	1,7	26.346	1,5	90,0	248.740	2,1	329.363	1,8	-24,5
BELGIUM	141.963	4,6	172.646	3,6	-17,8	223.499	3,9	338.760	3,7	-34,0	66.029	2,2	38.597	2,2	71,1	431.491	3,6	550.003	4,2	-21,5
CROATIA	12.885	0,4	23.319	0,5	-44,7	19.803	0,3	38.390	0,4	-48,4	3.571	0,1	2.313	0,1	54,4	36.259	0,3	64.022	5,2	-43,4
CYPRUS	2.891	0,1	4.267	0,1	-32,2	5.675	0,1	6.806	0,1	-16,6	310	0,0	1.075	0,1	-71,2	8.876	0,1	12.148	6,2	-26,9
CZECH REPUBLIC	60.267	1,9	69.253	1,4	-13,0	131.145	2,3	173.885	1,9	-24,6	18.509	0,6	11.299	0,6	63,8	209.921	1,8	254.437	7,2	-17,5
DENMARK	45.110	1,5	60.023	1,3	-24,8	111.242	1,9	146.299	1,6	-24,0	42.194	1,4	19.276	1,1	118,9	198.546	1,7	225.598	8,2	-12,0
ESTONIA	8.404	0,3	11.327	0,2	-25,8	11.033	0,2	18.570	0,2	-40,6	3.971	0,1	3.498	0,2	13,5	23.408	0,2	33.995	9,2	-29,9
FINLAND	12.777	0,4	20.871	0,4	-38,8	45.589	0,8	67.751	0,7	-32,7	38.041	1,3	25.577	1,4	48,7	96.407	0,8	114.199	10,2	-15,6
FRANCE	504.178	16,2	755.579	15,8	-33,3	774.383	13,5	1.281.798	13,9	-39,6	371.557	12,3	176.902	10,0	110,0	1.650.118	13,9	2.214.279	11,2	-25,5
GERMANY	819.896	26,4	1.152.733	24,0	-28,9	1.361.723	23,7	2.136.891	23,2	-36,3	736.041	24,4	317.621	17,9	131,7	2.917.660	24,6	3.607.245	12,2	-19,1
GREECE	22.251	0,7	30.356	0,6	-26,7	43.060	0,7	74.339	0,8	-42,1	15.666	0,5	9.414	0,5	66,4	80.977	0,7	114.109	13,2	-29,0
HUNGARY	27.623	0,9	31.063	0,6	-11,1	62.259	1,1	114.656	1,2	-45,7	38.125	1,3	12.122	0,7	214,5	128.007	1,1	157.841	14,2	-18,9
IRELAND	38.233	1,2	54.556	1,1	-29,9	32.600	0,6	47.569	0,5	-31,5	17.491	0,6	14.984	0,8	16,7	88.324	0,7	117.109	15,2	-24,6
ITALY	452.061	14,6	763.100	15,9	-40,8	522.694	9,1	852.799	9,3	-38,7	406.866	13,5	301.216	17,0	35,1	1.381.621	11,6	1.917.115	16,2	-27,9
LATVIA	4.787	0,2	6.776	0,1	-29,4	7.802	0,1	10.589	0,1	-26,3	2.097	0,1	1.684	0,1	24,5	14.686	0,1	19.049	17,2	-22,9
LITHUANIA	6.946	0,2	8.229	0,2	-15,6	24.453	0,4	34.433	0,4	-29,0	8.827	0,3	3.526	0,2	150,3	40.226	0,3	46.188	18,2	-17,9
LUXEMBOURG	16.628	0,5	23.022	0,5	-27,8	19.603	0,3	27.839	0,3	-29,6	8.958	0,3	4.147	0,2	116,0	45.189	0,4	55.008	19,2	-12,9
NETHERLANDS	12.983	0,4	32.685	0,7	-60,3	205.207	3,6	316.273	3,4	-35,1	137.837	4,6	96.251	5,4	43,2	356.027	3,0	445.209	20,2	-22,0
POLAND	80.933	2,6	110.610	2,3	-26,8	267.993	4,7	391.909	4,3	-31,6	79.189	2,6	52.738	3,0	50,2	428.115	3,6	555.257	21,2	-20,9
PORTUGAL	47.741	1,5	89.417	1,9	-46,6	64.232	1,1	110.125	1,2	-41,7	33.444	1,1	24.257	1,4	37,9	145.417	1,2	223.799	22,2	-35,0
ROMANIA	33.834	1,1	43.363	0,9	-22,0	66.121	1,2	107.755	1,2	-38,6	26.386	0,9	10.388	0,6	154,0	126.341	1,1	161.506	23,2	-21,8
SLOVAKIA	19.082	0,6	25.504	0,5	-25,2	47.263	0,8	70.998	0,8	-33,4	9.960	0,3	5.066	0,3	96,6	76.305	0,6	101.568	24,2	-24,9
SLOVENIA	17.823	0,6	22.310	0,5	-20,1	32.282	0,6	48.090	0,5	-32,9	3.589	0,1	2.791	0,2	28,6	53.694	0,5	73.191	25,2	-26,6
SPAIN	235.890	7,6	350.771	7,3	-32,8	423.579	7,4	756.132	8,2	-44,0	191.742	6,3	151.348	8,5	26,7	851.211	7,2	1.258.251	26,2	-32,3
SWEDEN	62.722	2,0	118.860	2,5	-47,2	102.767	1,8	165.450	1,8	-37,9	126.535	4,2	71.726	4,0	76,4	292.024	2,5	356.036	27,2	-18,0
EUROPEAN UNION	2.778.817	89,5	4.106.951	85,7	-32,3	4.713.778	82,0	7.514.812	81,5	-37,3	2.436.995	80,6	1.384.162	78,1	76,1	9.929.590	83,6	13.005.925	82,4	-23,7
EU14	2.503.342	80,6	3.750.930	78,2	-33,3	4.037.949	70,2	6.498.731	70,5	-37,9	2.242.461	74,2	1.277.662	72,1	75,5	8.783.752	74,0	11.527.323	29,2	-23,8
EU (New Members)	275.475	8,9	356.021	7,4	-22,6	675.829	11,8	1.016.081	11,0	-33,5	194.534	6,4	106.500	6,0	82,7	1.145.838	9,6	1.478.602	30,2	-22,5
ICELAND	1.803	0,1	3.510	0,1	-48,6	2.140	0,0	4.980	0,1	-57,0	5.425	0,2	3.237	0,2	67,6	9.368	0,1	11.727	31,2	-20,1
NORWAY	12.622	0,4	22.823	0,5	-46,7	11.305	0,2	22.355	0,2	-49,4	117.945	3,9	97.203	5,5	21,3	141.412	1,2	142.381	32,2	-0,7
SWITZERLAND	51.823	1,7	79.332	1,7	-34,7	118.318	2,1	191.420	2,1	-38,2	66.687	2,2	40.714	2,3	63,8	236.828	2,0	311.466	33,2	-24,0
EFTA	65.788	2,1	105.665	2,2	-37,7	131.763	2,3	218.755	2,4	-39,8	190.057	6,3	141.154	8,0	34,6	387.608	3,3	465.574	34,2	-16,7
UNITED KINGDOM	261.772	8,4	581.774	12,1	-55,0	903.961	15,7	1.482.409	16,1	-39,0	394.710	13,1	246.957	13,9	59,8	1.560.443	13,1	2.311.140	35,2	-32,5
EU + EFTA + UK	3.106.377	100,0	4.794.390	100,0	-35,2	5.749.502	100,0	9.215.976	100,0	-37,6	3.021.762	100,0	1.772.273	100,0	70,5	11.877.641	100,0	15.782.639	36,2	-24,7
EU14 + EFTA + UK	2.830.902	91,1	4.438.369	92,6	-36,2	5.073.673	88,2	8.199.895	89,0	-38,1	2.827.228	93,6	1.665.773	94,0	69,7	10.731.803	90,4	14.304.037	37,2	-25,0

Area Studi e Statistiche ANFIA su dati ACEA

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

	Volumi								Quota sul totale Paese							
	BEV	PHEV	HEV	GAS	AFV	DIESEL	BENZINA	TOTALE	BEV	PHEV	HEV	GAS	AFV	DIESEL	BENZINA	TOTALE
AUSTRIA	15.986	7.632	26.035	407	50.060	90.909	107.771	248.740	6,4	3,1	10,5	0,2	20,1	36,5	43,3	100,0
BELGIUM	14.994	31.343	15.828	3.864	66.029	141.963	223.499	431.491	3,5	7,3	3,7	0,9	15,3	32,9	51,8	100,0
CROATIA	533	143	2.180	715	3.571	19.803	36.259	62.598	1,5	0,4	6,0	2,0	9,8	35,5	54,6	100,0
CYPRUS	42	268	2.698	310	2.891	5.675	8.876	17.566	0,5	3,0	3,0	3,5	32,6	63,9	100,0	
CZECH REPUBLIC	3.262	1.981	10.693	2.573	18.509	60.267	131.145	209.921	1,6	0,9	5,1	1,2	8,8	28,7	62,5	100,0
DENMARK	14.284	18.249	9.661	42.194	45.110	111.242	198.546	353.741	7,2	9,2	4,9	21,3	22,7	56,0	100,0	
ESTONIA	360	65	2.738	808	3.971	8.404	11.033	23.408	1,5	0,3	11,7	3,5	17,0	35,9	47,1	100,0
FINLAND	4.244	13.231	18.726	1.840	38.041	12.777	45.589	96.407	4,4	13,7	19,4	1,9	39,5	13,3	47,3	100,0
FRANCE	111.127	74.592	168.873	16.965	371.557	504.178	774.383	1.650.118	6,7	4,5	10,2	1,0	22,5	30,6	46,9	100,0
GERMANY	194.474	200.469	327.395	13.703	736.041	819.896	1.361.723	2.917.660	6,7	6,9	11,2	0,5	25,2	28,1	46,7	100,0
GREECE	679	1.456	11.751	1.780	15.666	22.251	43.060	80.977	0,8	1,8	14,5	2,2	19,3	27,5	53,2	100,0
HUNGARY	3.046	2.996	31.772	311	38.125	27.623	62.259	128.007	2,4	2,3	24,8	0,2	29,8	21,6	48,6	100,0
IRELAND	4.013	2.492	10.986	1.749	38.233	32.600	88.324	130.850	4,5	2,8	12,4	19,8	43,3	36,9	100,0	
ITALY	32.487	27.407	221.893	125.079	406.866	452.061	522.694	1.381.621	2,4	2,0	16,1	9,1	29,4	32,7	37,8	100,0
LATVIA	301	90	1.566	140	2.097	4.787	7.802	14.686	2,0	0,6	10,7	1,0	14,3	32,6	53,1	100,0
LITHUANIA	453	8.293	81	8.827	6.946	24.453	40.226	76.405	1,1	1,1	20,6	0,2	21,9	17,3	60,8	100,0
LUXEMBOURG	2.473	2.685	3.797	3	8.958	16.628	19.603	45.189	5,5	5,9	8,4	0,0	19,8	36,8	43,4	100,0
NETHERLANDS	73.204	15.925	46.611	2.097	137.837	12.983	205.207	356.027	20,6	4,5	13,1	0,6	38,7	3,6	57,6	100,0
POLAND	3.683	4.416	61.921	9.169	79.189	80.933	267.993	428.115	0,9	1,0	14,5	2,1	18,5	18,9	62,6	100,0
PORTUGAL	7.830	11.867	11.902	1.845	33.444	47.741	64.232	145.417	5,4	8,2	8,2	1,3	23,0	32,8	44,2	100,0
ROMANIA	2.837	14.271	9.278	26.386	33.834	66.121	126.341	233.811	2,2	11,3	7,3	20,9	26,8	52,3	100,0	
SLOVAKIA	918	566	7.532	944	9.960	19.082	47.263	76.305	1,2	0,7	9,9	1,2	13,1	25,0	61,9	100,0
SLOVENIA	1.647	39	1.719	184	3.589	17.										

COVID-19 e industria automobilistica in Europa e nel mondo

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

L'industria europea è stata colpita sin dal momento in cui il Covid-19 ha iniziato a diffondersi in Cina, il più grande produttore mondiale, responsabile per circa il 28% dell'output produttivo globale pre-crisi. La chiusura degli impianti in Cina, ha avuto un drastico impatto sulla supply chain e sulle attività produttive in tutto il mondo ed in particolare in Europa. Impatto che si è ulteriormente aggravato nel momento in cui anche altri paesi sono stati costretti a cessare le attività a causa del virus.

La riduzione delle attività economiche, così come i frequenti lockdown, i coprifuochi e le restrizioni agli spostamenti, anche casa-lavoro, hanno generato immediatamente un crollo nella domanda e nella produzione nella prima metà dell'anno, difficile da recuperare nel secondo semestre, quando in autunno il virus ha ricominciato a circolare.

Secondo le ultime rilevazioni ACEA (Economic and Market Report: state of the EU auto industry - First three quarters of 2020 del 26 novembre 2020), da gennaio a settembre 2020, le perdite di **produzione** in tutta l'UE dovute al Covid19 sono state di 4.025.452 (-29,2% rispetto allo stesso periodo del 2019). Queste perdite sono il risultato delle chiusure degli stabilimenti (durante i mesi di "blocco" di marzo, aprile e maggio) e del fatto che la capacità di produzione non è ancora tornata ai livelli pre-crisi.

In Nord America, nell'intero 2020, la riduzione della produzione è di quasi 3,5 milioni di autoveicoli, con un calo pari al 20,6% rispetto al 2019 (fonte: Wards). In Brasile, sono poco meno di 1 milione le unità perse, mentre in Cina, si contano 1,4 milioni di sole autovetture in meno rispetto all'anno precedente. Infine, il Giappone riduce la produzione da gennaio a novembre del 31,6% rispetto al 2019.

Tabella 3. Produzione autoveicoli persa 2020 vs. 2019

	Produzione persa	var. %	
UE	-4.025.452	-29,2%	9 mesi
NORD AMERICA	-3.454.660	-20,6%	
CINA	-1.366.000	-6,4%	
GIAPPONE	-1.642.684	-18,3%	11 mesi
BRASILE	-930.933	-31,6%	
Totale	-11.419.729	-17,9%	

Elaborazione ANFIA

Considerando la domanda di autovetture, nel 2020, il mercato europeo (inclusi EFTA e Regno Unito), registra 12 milioni di immatricolazioni, in calo del 25% rispetto al 2019. In dettaglio, si registra una contrazione del 23,7% in UE, del 16,7% in EFTA e del 32,5% nel Regno Unito. Nell'area considerata si registra da inizio anno un solo aumento tendenziale nel mese di settembre, +1,1%, seguito da ulteriori cali nel terzo trimestre (-7,1% ad ottobre, -13,5% a novembre e -3,7% a dicembre) conseguenza della progressione della seconda ondata di Covid.

Trend del mercato autovetture ad alimentazione alternativa

Nel cumulato del 2020, le immatricolazioni di auto ad alimentazione alternativa sono oltre 3 milioni, il 70,5% in più rispetto al 2019 e con una quota del 25,4% sul totale mercato.

Rispetto alla tipologia di alimentazione, il mercato ad alimentazione alternativa è composto da: 1,36 milioni di auto elettriche (ECV), di cui 745.684 a batteria (BEV+fuel cell) e 619.129 ibride plug-in (PHEV+Extended Range); le ibride (HEV mild-full) sono 1.447.973 e le auto a gas (gas naturale, GPL, E85) 208.976.

Tabella 4. UE/EFTA/UK - MERCATO AUTO NUOVE AD ALIMENTAZIONE ALTERNATIVA PER TIPO, 2020 / 2019
Volumi, quote e variazioni percentuali tendenziali

	2020	%	2019	%	Var. %
Totale auto elettriche ECV	1.364.813	45,2	559.871	31,6	143,8
Auto elettriche a batteria (BEV) ¹	745.684	24,7	360.164	20,3	107,0
Auto ibride plug-in (PHEV) ²	619.129	20,5	199.707	11,3	210,0
Auto ibride (HEV)	1.447.973	47,9	956.809	54,0	51,3
Auto a gas ³	208.976	6,9	255.593	14,4	-18,2
Totale auto ad alimentazione alternativa	3.021.762	100,0	1.772.273	100,0	70,5

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

Il segmento delle auto ricaricabili vale il 45,2% del mercato di autovetture eco-friendly (era il 31,6% un anno fa) e si compone del 24,7% di BEV e del 20,5% di auto plug-in. Il segmento delle auto ibride mild-full (HEV) vale invece il 47,9%, in calo rispetto al 54% del 2019. Infine, le altre alimentazioni alternative (Metano, GPL, etanolo) rappresentano il 6,9% del mercato (era il 14,4% un anno fa).

Secondo un recente studio di Data Force, grazie agli incrementi nelle vendite di APV, la maggior parte degli OEM potrebbe non dover pagare multe per aver superato i target di emissione di CO2 nell'anno 2020.

Questo, nonostante le reali emissioni superino di 13 g/km, l'obiettivo per l'anno (95 g/km). Sulla base dei dati raccolti in 22 stati europei, con l'aggiunta di Islanda, Norvegia e Regno Unito, infatti le emissioni medie delle autovetture immatricolate nel 2020 sono di 108 g/km. In base alla marca, solo i produttori specializzati in EV, più DS, MG, Renault e Toyota possono raggiungere la soglia prevista dalla direttiva europea.

Molti OEM, hanno firmato tra di loro degli accordi di "pooling", in linea con le regolamentazioni EU, che permette ai produttori con veicoli ad alte emissioni, di compensare, grazie alle vendite di altri membri del team.

FCA ha fatto squadra con Tesla ed Honda, Mazda con Toyota, Ford con Volvo e Polestar, mentre VW ha acquistato crediti da alcuni dei produttori di EV minori, come MG, Aways, e.go e LEVC.

Per rafforzare ancora di più la spinta all'elettrificazione, il Regolamento prevede inoltre dei "supercrediti" volti a premiare le auto con emissioni di CO2 inferiori ai 50 g/km. Alle auto full electric e plug-in, viene infatti conferito un "peso" maggiore nel calcolo del monte emissioni delle Case. Per il 2020, le vetture sotto questa soglia vengono quindi contate due volte. Il moltiplicatore però passerà da 2 a 1,67 nel 2021 e a 1,33 nel 2022 e verrà azzerata a partire dal 2023.

Grazie alle eco-innovazioni, inoltre, un fornitore o un costruttore può chiedere che si tenga conto dei risparmi di CO2 ottenuti grazie all'uso di nuove tecnologie, prese in considerazione solo se in grado di fornire risultati verificabili, ripetibili e comparabili. Il contributo di queste tecnologie alla riduzione delle emissioni specifiche medie di un costruttore può arrivare fino a 7 g/km di CO2.

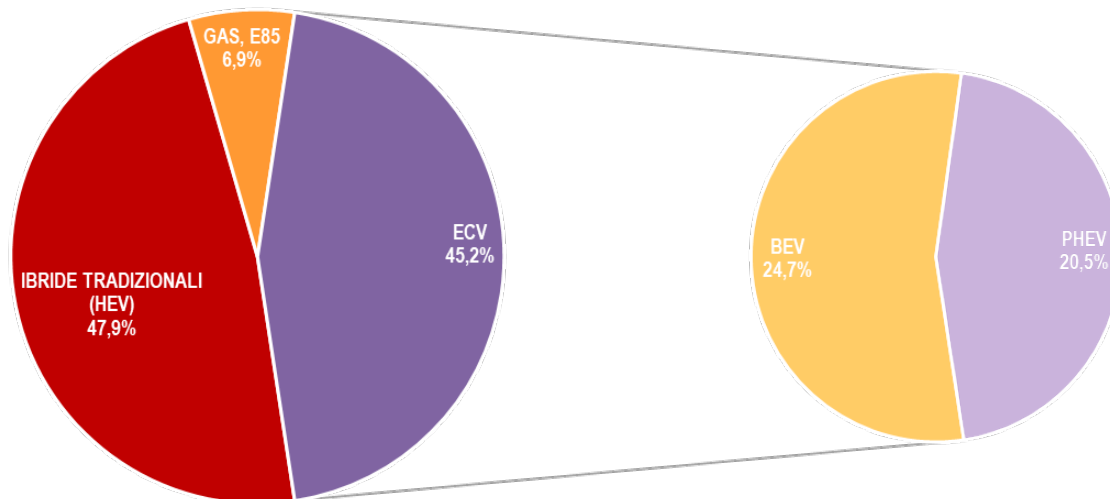
Ad ogni produttore o pool di costruttori viene anche consentito di eliminare il 5% delle immatricolazioni con le più alte emissioni dal calcolo del 2020. Questo porterebbe ad una riduzione effettiva tra i 3 ed i 7 g/km. Sempre secondo Data Force, BMW, FCA-Tesla-Honda, Daimler e Renault-Nissan-Mitsubishi potrebbero giovarne. D'altro canto, Ford-Volvo, PSA e Toyota-Mazda, seppur superando il limite imposto dalla UE, potrebbero approfittare delle eco-innovazioni.

VW-SAIC invece ha già annunciato di aver superato il target con una media di 99,8 g/km ed è pronto a pagare una multa fino a 100 milioni di Euro.

Il successo di Audi E-tron, ha contribuito a ridurre le emissioni del gruppo del 20%, supportato dalla domanda di SUV elettrici in crescita dell'80% rispetto al 2019 e con quasi 50mila immatricolazioni in Europa.

A inizio 2020, le previsioni per i principali produttori, non erano state così ottimistiche: molti analisti prevedevano oltre 14 miliardi di multe. Invece, nonostante le immatricolazioni siano state impattate negativamente dal Covid-19, molti OEM hanno ottenuto nell'anno significative riduzioni nelle emissioni di CO2.

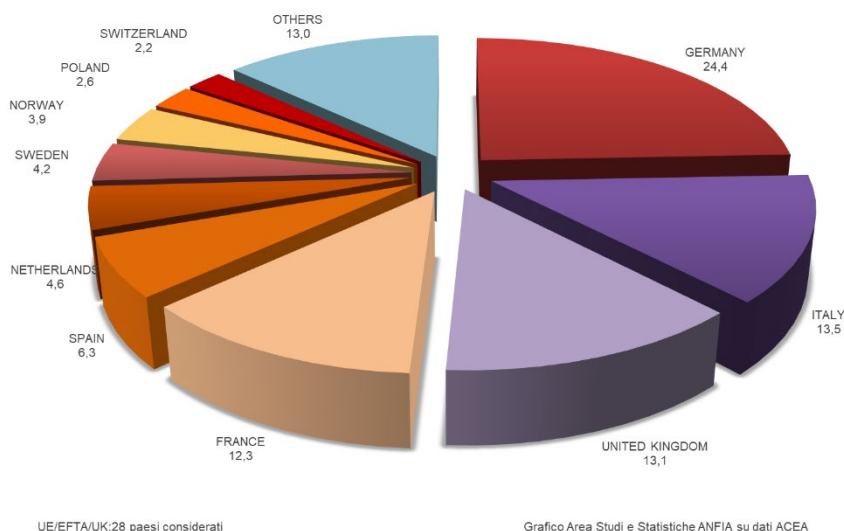
Figura 6. UE/EFTA/UK - MERCATO AD ALIMENTAZIONE ALTERNATIVA, 2020
Quote sul totale mercato eco-friendly



L' 80,6% delle auto ad alimentazione alternativa è stato immatricolato nell'area UE14, con volumi pari a 2.436.995 unità e una crescita tendenziale del 76,1%, mentre l'area dei nuovi Paesi membri vale solo il 6,4% del mercato con poco più di 194mila unità (comunque +82,7% in più del 2019).

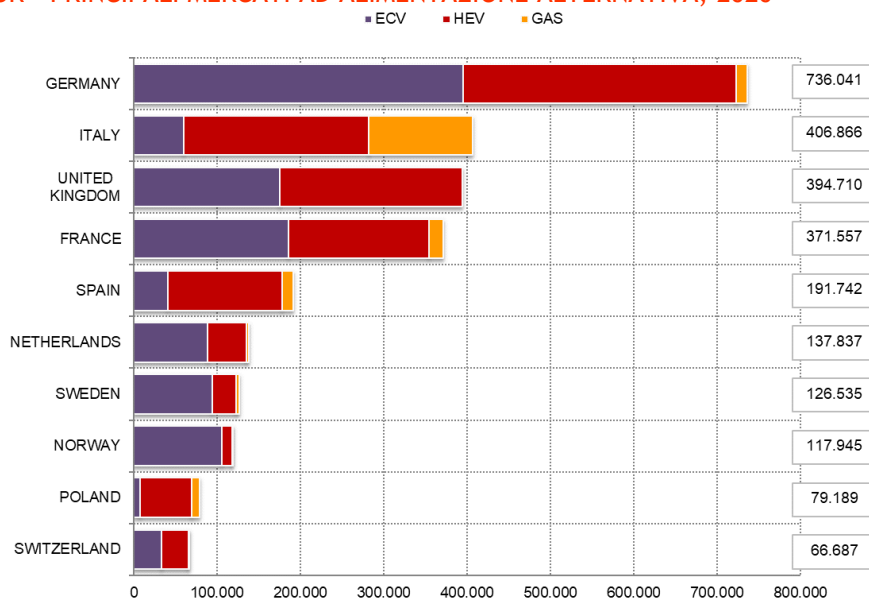
L'area EFTA registra circa 190mila nuove auto, per una quota del 6,3% e con una crescita del 34,6%. Infine il Regno Unito vale il 13% del mercato europeo (+60%). Complessivamente l'Europa Occidentale (UE14/EFTA/UK) copre il 93,6% del mercato delle auto a trazione alternativa, con 2.827.228 nuove registrazioni (+70% sul 2019).

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



Il grafico che segue (Figura 8) riporta la classifica dei primi 10 mercati AVP in UE/EFTA/UK. Il mercato italiano occupa la seconda posizione dopo il mercato tedesco, con 407mila vetture “green” immatricolate nel cumulo. I 5 major market, rispetto alle vendite di auto a trazione alternativa, rappresentano il 70,1% del mercato europeo, nel dettaglio: Germania (736.041 vetture, il 24,4% del mercato europeo), Italia (13,5%), UK (395mila unità, 13,1%), Francia (372mila, 12,3%) e Spagna (192mila, 6,3%).

Figura 8. UE/EFTA/UK - PRINCIPALI MERCATI AD ALIMENTAZIONE ALTERNATIVA, 2020



Il mercato di auto ibride (HEV, ossia mild-full hybrid), rappresenta quasi metà delle auto ad alimentazione alternativa (1.447.973), in crescita del 51,3% rispetto al 2019.

Il mercato delle auto a gas si ferma a 208.976 autovetture e diminuisce del 18%.

In generale, Norvegia, Islanda, Svezia, Finlandia, Paesi Bassi, Ungheria, Italia, e Svizzera sono, tra i paesi europei, quelli che hanno il mercato ad alimentazione alternativa che pesa di più rispetto al proprio mercato totale: in Norvegia la quota complessiva delle autovetture ad alimentazione alternativa rappresenta l’83% del mercato, in Islanda la quota è del 58%, in Svezia è il 43% e in Finlandia è il 40%, seguono i Paesi Bassi con il 39% e infine Ungheria e Italia con poco meno del 30%.

I Paesi che hanno le quote più basse di auto BEV (rispetto al proprio mercato totale) sono soprattutto nell’Europa centro-orientale, ma si evidenzia anche una marcata distinzione tra nord-sud Europa. Due dei cinque major markets hanno quote di auto BEV di poco superiori al 2%: Italia (2,5%) e Spagna (2,1%).

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

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

Tabella 5. TOP FIVE PAESI PER TIPO DI ALIMENTAZIONE ALTERNATIVA, 2020

2020

TOP FIVE	BEV	TOP FIVE	PHEV	TOP FIVE	BEV+PHEV
GERMANY	194.474	GERMANY	200.469	GERMANY	394.943
FRANCE	111.127	FRANCE	74.592	FRANCE	185.719
UNITED KINGDOM	108.205	UNITED KINGDOM	66.877	UNITED KINGDOM	175.082
NORWAY	76.804	SWEDEN	66.109	NORWAY	105.709
NETHERLANDS	73.204	BELGIUM	31.343	SWEDEN	94.077

TOP FIVE	HEV	TOP FIVE	GAS
GERMANY	327.395	ITALY	125.079
ITALY	221.893	FRANCE	16.965
UNITED KINGDOM	219.628	GERMANY	13.703
FRANCE	168.873	SPAIN	13.084
SPAIN	137.425	ROMANIA	9.278



ANFIA su dati ACEA

Tabella 6. UE/EFTA/UK - IMMATRICOLAZIONI AUTOVETTURE ALIMENTAZIONE ALTERNATIVA, 2020

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

2020	ECV	HEV	GAS	Totale AFV
AUSTRIA	47,2%	52,0%	0,8%	100,0%
BELGIUM	70,2%	24,0%	5,9%	100,0%
CYPRUS	13,5%	86,5%	0,0%	100,0%
CZECH REPUBLIC	28,3%	57,8%	13,9%	100,0%
DENMARK	77,1%	22,9%	0,0%	100,0%
ESTONIA	10,7%	68,9%	20,3%	100,0%
FINLAND	45,9%	49,2%	4,8%	100,0%
FRANCE	50,0%	45,5%	4,6%	100,0%
GERMANY	53,7%	44,5%	1,9%	100,0%
GREECE	13,6%	75,0%	11,4%	100,0%
HUNGARY	15,8%	83,3%	0,8%	100,0%
IRELAND	37,2%	62,8%	0,0%	100,0%
ITALY	14,7%	54,5%	30,7%	100,0%
LATVIA	18,6%	74,7%	6,7%	100,0%
LITHUANIA	5,1%	94,0%	0,9%	100,0%
LUXEMBOURG	57,6%	42,4%	0,0%	100,0%
NETHERLANDS	64,7%	33,8%	1,5%	100,0%
POLAND	10,2%	78,2%	11,6%	100,0%
PORTUGAL	58,9%	35,6%	5,5%	100,0%
ROMANIA	10,8%	54,1%	35,2%	100,0%
SLOVAKIA	14,9%	75,6%	9,5%	100,0%
SLOVENIA	47,0%	47,9%	5,1%	100,0%
SPAIN	21,5%	71,7%	6,8%	100,0%
SWEDEN	74,3%	22,9%	2,8%	100,0%
EUROPEAN UNION	42,9%	48,5%	8,6%	100,0%
EU14	45,4%	46,4%	8,2%	100,0%
EU (New Members)	14,1%	73,5%	12,4%	100,0%
ICELAND	77,7%	21,6%	0,6%	100,0%
NORWAY	89,6%	10,4%	0,0%	100,0%
SWITZERLAND	50,9%	48,2%	0,8%	100,0%
EFTA	75,7%	24,0%	0,3%	100,0%
UNITED KINGDOM	44,4%	55,6%	0,0%	100,0%
EU + EFTA + UK	45,2%	47,9%	6,9%	100,0%
EU14 + EFTA + UK	47,3%	46,2%	6,5%	100,0%

Area Studi e Statistiche su dati ACEA

PER TIPO IN % SUL TOTALE MERCATO DI OGNI PAESE

2020	ECV	HEV	GAS	Totale AFV
AUSTRIA	9,5%	10,5%	0,2%	20,1%
BELGIUM	10,7%	3,7%	0,9%	15,3%
CYPRUS	0,5%	3,0%	0,0%	3,5%
CZECH REPUBLIC	2,5%	5,1%	1,2%	8,8%
DENMARK	16,4%	4,9%	0,0%	21,3%
ESTONIA	1,8%	11,7%	3,5%	17,0%
FINLAND	18,1%	19,4%	1,9%	39,5%
FRANCE	11,3%	10,2%	1,0%	22,5%
GERMANY	13,5%	11,2%	0,5%	25,2%
GREECE	2,6%	14,5%	2,2%	19,3%
HUNGARY	4,7%	24,8%	0,2%	29,8%
IRELAND	7,4%	12,4%	0,0%	19,8%
ITALY	4,3%	16,1%	9,1%	29,4%
LATVIA	2,7%	10,7%	1,0%	14,3%
LITHUANIA	1,1%	20,6%	0,2%	21,9%
LUXEMBOURG	11,4%	8,4%	0,0%	19,8%
NETHERLANDS	25,0%	13,1%	0,6%	38,7%
POLAND	1,9%	14,5%	2,1%	18,5%
PORTUGAL	13,5%	8,2%	1,3%	23,0%
ROMANIA	2,2%	11,3%	7,3%	20,9%
SLOVAKIA	1,9%	9,9%	1,2%	13,1%
SLOVENIA	3,1%	3,2%	0,3%	6,7%
SPAIN	4,8%	16,1%	1,5%	22,5%
SWEDEN	32,2%	9,9%	1,2%	43,3%
EUROPEAN UNION	10,5%	11,9%	2,1%	24,5%
EU14	11,6%	11,8%	2,1%	25,5%
EU (New Members)	2,4%	12,5%	2,1%	17,0%
ICELAND	45,0%	12,5%	0,4%	57,9%
NORWAY	74,8%	8,6%	0,0%	83,4%
SWITZERLAND	14,3%	13,6%	0,2%	28,2%
EFTA	37,1%	11,8%	0,2%	49,0%
UNITED KINGDOM	11,2%	14,1%	0,0%	25,3%
EU + EFTA + UK	11,5%	12,2%	1,8%	25,4%
EU14 + EFTA + UK	12,5%	12,2%	1,7%	26,3%

Mercato auto ad alimentazione alternativa dei major markets europei

I cinque major markets europei hanno immatricolato oltre 2 milioni di autovetture ad alimentazione alternativa nel 2020, con un aumento del 76% e una quota che vale il 25% del mercato complessivo dei 5 paesi. Il mercato delle auto ad alimentazione alternativa dei cinque major markets vale circa il 70% del mercato eco-friendly europeo.

Le auto ad alimentazione alternativa più vendute nei cinque major markets sono le auto ibride tradizionali, con vendite pari a 1.075.214 veicoli, il 13% del mercato totale dell'area considerata, seguite dalle auto puro elettrico (oltre 464mila, 5,6% di quota), dalle auto ibride plug-in (392.651 unità, 4,7% di quota) e dalle auto a gas (169mila, 2% di quota). Le auto ad alimentazione tradizionale, benzina e diesel, seppure con una diminuzione rispettivamente del 37% e del 39% rispetto allo scorso anno, costituiscono ancora i ¾ del mercato.

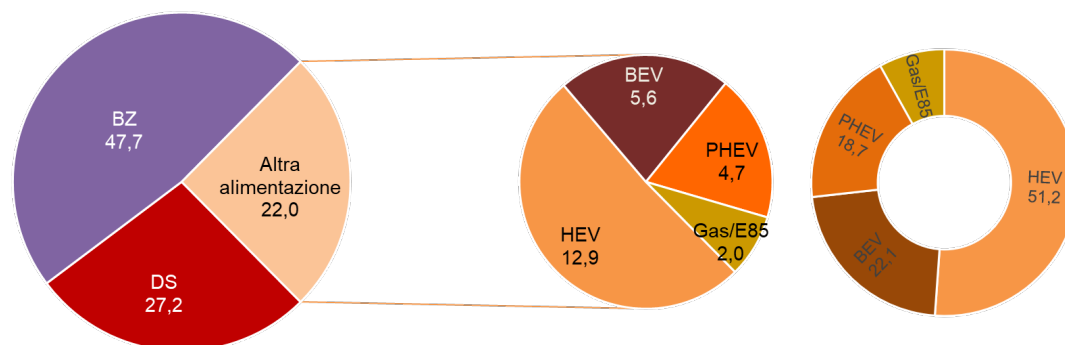
Tabella 7. MAJOR MARKETS EUROPEI, MERCATO PER ALIMENTAZIONE, 2019 / 2020

	ITALIA		GERMANIA		FRANCIA		SPAGNA		UK		5 major markets	
	volumi	var.% 20/19	volumi	var.% 20/19	volumi	var.% 20/19	volumi	var.% 20/19	volumi	var.% 20/19	volumi	var.% 20/19
diesel	452.061	-40,8	819.896	-28,9	504.178	-33,3	235.890	-32,8	261.772	-55,0	2.273.797	-36,9
benzina	522.694	-38,7	1.361.723	-36,3	774.383	-39,6	423.579	-44,0	903.961	-39,0	3.986.340	-38,8
Alim. alternativa	406.866	35,1	736.041	131,7	371.557	110,0	191.742	26,7	394.710	59,8	2.100.916	75,9
HEV	221.893	101,9	327.395	68,8	168.873	58,7	137.425	26,4	219.628	26,1	1.075.214	55,1
BEV	32.487	204,0	194.474	206,3	111.127	159,5	17.927	78,5	108.205	185,9	464.220	181,5
PHEV	27.407	322,6	200.469	342,1	74.592	301,2	23.306	213,6	66.877	91,2	392.651	248,0
Gas/E85	125.079	-28,2	13.703	-7,9	16.965	95,0	13.084	-48,1			168.831	-24,3
Totale	1.381.621	-27,9	2.917.660	-19,1	1.650.118	-25,5	851.211	-32,3	1.560.443	-32,5	8.361.053	-26,1

Elaborazioni ANFIA su dati ACEA

Figura 9. MAJOR MARKETS EUROPEI, MERCATO AUTO PER ALIMENTAZIONE, 2020

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



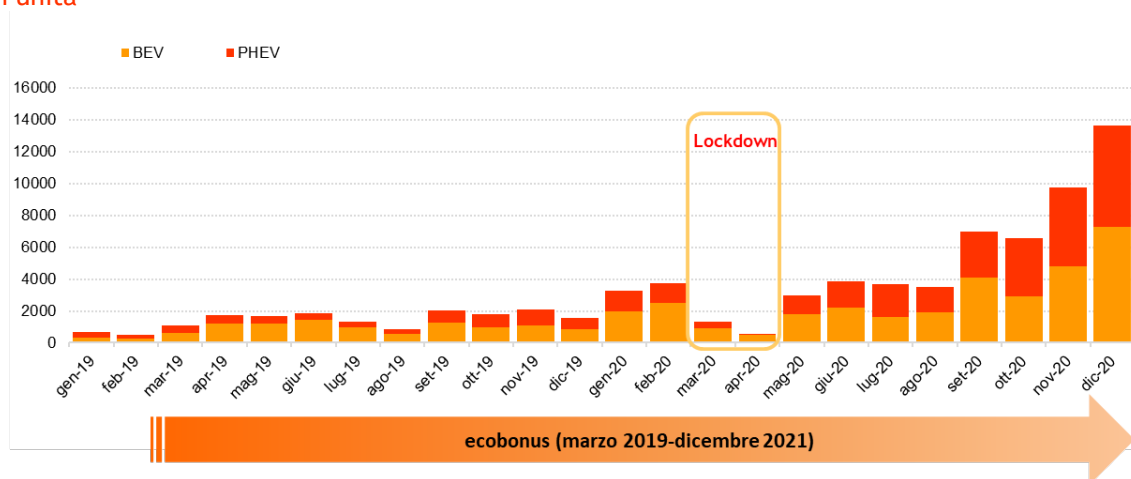
In Germania sono state immatricolate 736.041 autovetture ad alimentazione alternativa con un aumento del 132% sul 2019, tra i più alti registrati dai Paesi europei. Il mercato tedesco, conta l'11,2% di ibride tradizionali, il 13,5% di auto elettriche (ECV) e lo 0,5% di auto a gas. Complessivamente il mercato di auto a trazione alternativa vale il 25% del mercato tedesco.

Più della metà del mercato delle auto ricaricabili è rappresentato dalle auto ibride plug-in (200.469 unità vendute nell'anno).

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

In Italia il mercato delle auto a basse emissioni totalizza 406.866 unità nel 2020, con un incremento del 35% rispetto al 2019. Le propulsioni alternative costituiscono quasi il 30% dell'intero mercato (29,4%), di cui il 16,1% è composto da ibride tradizionali, il 9,1% da autovetture a GPL/Metano e solo il 4,4% da ECV (2,4% BEV e 2,0 PHEV). L'introduzione dell'ecobonus ha dato certamente una spinta alle vendite di auto BEV e PHEV. Si tratta di numeri significativi, ma lontani comunque dai livelli di molti Paesi europei (poco meno di 60mila unità) come Germania, che nei nove mesi ha immatricolato oltre 200mila ECV, Francia (oltre 110mila), UK (109mila).

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



Nel Regno Unito delle 1.560.443 nuove vetture immatricolate da inizio anno (-32,5% sul 2019), il 25,3% riguarda autovetture eco-friendly. Le ibride tradizionali compongono il 14% del mercato, mentre le ricaricabili sono l'11,2% (di cui, 6,9% BEV e 4,3% PHEV). Le immatricolazioni di auto elettriche a batteria (BEV) sono cresciute del 186% rispetto allo scorso anno, mentre gli ibridi plug-in (PHEV) del 91%. Benzina e diesel costituiscono ancora i $\frac{3}{4}$ dell'intero mercato nazionale. Nonostante il Regno Unito stia aumentando la propria capacità produttiva di veicoli a propulsione alternativa, gli alti costi contrastano gli effetti, rendendo il paese una destinazione meno attrattiva per gli investimenti internazionali e danneggiando gravemente la competitività industriale.

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

Da un'analisi dei dati di mercato effettuata da ANFIA, si evidenzia che il mercato auto di luglio-settembre risulta di poco inferiore ai volumi di un anno fa (-0,4%). Se si guarda al mercato delle auto con emissioni tra 61-95 gCO₂/km (tra quelle incentivate dai Decreti Rilancio e Agosto) si evidenzia una crescita del 150%.

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

In Francia sono state immatricolate 1.650.118 autovetture (-25,5%) di cui ad alimentazione alternativa 371.557, in crescita del 110%. L'11,3% del mercato è caratterizzato da ECV, il 10,2% da ibride e solo l'1% a autovetture a gas e biofuel. Nella visione del presidente della Repubblica Emmanuel Macron l'auto elettrica sarà uno dei capisaldi dell'economia nazionale dei prossimi anni. Macron ha annunciato nel 2020 che il suo obiettivo è fare della Francia la prima nazione produttrice di veicoli verdi in Europa, portando la produzione di veicoli elettrici oltre quota 1 milione entro il 2025. Il governo francese punta a supportare la domanda con un piano di investimenti da 8 miliardi di euro, che parte dal bonus ecologico fino a 7mila euro per acquistare una nuova auto elettrica.

In Spagna il mercato delle auto alternative registra una variazione positiva del 26,6% con 191.742 nuove registrazioni, pari al 22,5% del mercato totale spagnolo (851.211 unità immatricolate nell'anno). Nel dettaglio: auto ibride tradizionali sono il 16,1% del mercato, le auto ricaricabili il 4,8% e le auto a gas sono l'1,5%. Le auto con motori a combustione interna continuano a rappresentare il 77,5% del mercato.

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

Nell'anno 2020 sono state immatricolate 1.364.813 nuove auto elettriche o a bassissime emissioni, +144% rispetto ad un anno fa, così ripartite: 745.684 auto puro elettrico (+107%) e 619.129 ibride plug-in (+210%).

Nel 1° trimestre il segmento ECV ha registrato una crescita dell'81% delle vendite e nel 2° trimestre, nonostante il notevole impatto negativo della crisi sanitaria sul mercato automobilistico, le vendite di auto elettriche ricaricabili sono aumentate del 41%. Nel 3° trimestre la crescita si rafforza e registra +183%. Ma è l'ultimo trimestre a segnare una crescita ancora più significativa: +230% in rapporto allo stesso periodo del 2019.

Nel 4° trimestre le auto PHEV rappresentano il 45,4% del mercato ECV e le auto BEV il 54,6%.

La Germania si conferma il mercato leader europeo delle auto ricaricabili, con 394.943 nuove registrazioni, pari al 13,5% del mercato tedesco di quasi 3 milioni di auto e il 29% del mercato ECV europeo. Il mercato ECV tedesco è cresciuto del 263% rispetto al 2019 e conta 194.474 auto BEV (+206%) e 200.469 auto ibride plug-in (+342%), che insieme valgono il 53,7% del mercato ad alimentazione alternativa tedesco.

La Francia è il 2° mercato europeo di ECV, in aumento del 202% nell'anno. Il segmento ECV rappresenta la metà del mercato auto ad alimentazione alternativa francese e il 13,6% del mercato europeo delle ricaricabili.

Il Regno Unito si conferma al 3° posto con 175.082 auto ricaricabili che valgono il 12,8% del mercato europeo ECV, il 34,6% del mercato ad alimentazione alternativa inglese e l'11,2% sul mercato auto inglese. L'incremento delle vendite ECV nel 4° trimestre è stato del 168%.

Al 4° posto il mercato ECV norvegese con 105.709 auto elettriche vale il 7,7% del mercato ECV europeo e i 3/4 del mercato auto interno. Segue la Svezia al 5° posto con il 6,9% di share sul mercato europeo. Il mercato ECV svedese registra un aumento delle vendite nell'anno del 133%, con oltre 94mila nuove immatricolazioni, che rappresentano il 74,3% del mercato ecofriendly svedese e 1/3 del mercato auto locale.

Tabella 8. IMMATRICOLAZIONE AUTOVETTURE ELETTRICHE (ECV)

	2020	%	2019	%	Var. %
AUSTRIA	23.618	1,7	11.417	2,0	106,9
BELGIUM	46.337	3,4	17.737	3,2	161,2
CROATIA	676	0,0	259	0,0	161,0
CYPRUS	42	0,0	23	0,0	82,6
CZECH REPUBLIC	5.243	0,4	1.229	0,2	326,6
DENMARK	32.533	2,4	9.415	1,7	245,5
ESTONIA	425	0,0	97	0,0	338,1
FINLAND	17.475	1,3	7.863	1,4	122,2
FRANCE	185.719	13,6	61.419	11,0	202,4
GERMANY	394.943	28,9	108.839	19,4	262,9
GREECE	2.135	0,2	480	0,1	344,8
HUNGARY	6.042	0,4	2.939	0,5	105,6
IRELAND	6.505	0,5	4.790	0,9	35,8
ITALY	59.894	4,4	17.170	3,1	248,8
LATVIA	391	0,0	98	0,0	299,0
LITHUANIA	453	0,0	162	0,0	179,6
LUXEMBOURG	5.158	0,4	1.899	0,3	171,6
NETHERLANDS	89.129	6,5	66.607	11,9	33,8
POLAND	8.099	0,6	2.717	0,5	198,1
PORTUGAL	19.697	1,4	12.681	2,3	55,3
ROMANIA	2.837	0,2	1.506	0,3	88,4
SLOVAKIA	1.484	0,1	367	0,1	304,4
SLOVENIA	1.686	0,1	214	0,0	687,9
SPAIN	41.233	3,0	17.474	3,1	136,0
SWEDEN	94.077	6,9	40.406	7,2	132,8
EUROPEAN UNION	1.045.831	76,6	387.808	69,3	169,7
EU14	1.018.453	74,6	378.197	67,6	169,3
EU (New Members)	27.378	2,0	9.611	1,7	184,9
ICELAND	4.216	0,3	2.138	0,4	97,2
NORWAY	105.709	7,7	79.640	14,2	32,7
SWITZERLAND	33.975	2,5	17.451	3,1	94,7
EFTA	143.900	10,5	99.229	17,7	45,0
UNITED KINGDOM	175.082	12,8	72.834	13,0	140,4
EU + EFTA + UK	1.364.813	100,0	559.871	100,0	143,8
EU14 + EFTA + UK	1.337.435	98,0	550.260	98,3	143,1

SOURCE: NATIONAL AUTOMOBILE MANUFACTURERS' ASSOCIATIONS

Tabella 9. IMMATRICOLAZIONE AUTOVETTURE A BATTERIE (BEV)

	2020	%	2019	%	Var. %
AUSTRIA	15.986	2,1	9.261	2,6	72,6
BELGIUM	14.994	2,0	8.837	2,5	69,7
CROATIA	533	0,1	192	0,1	177,6
CYPRUS	42	0,0	23	0,0	82,6
CZECH REPUBLIC	3.262	0,4	756	0,2	331,5
DENMARK	14.284	1,9	5.532	1,5	158,2
ESTONIA	360	0,0	80	0,0	350,0
FINLAND	4.244	0,6	1.897	0,5	123,7
FRANCE ²	111.127	14,9	42.827	11,9	159,5
GERMANY	194.474	26,1	63.491	17,6	206,3
GREECE	679	0,1	190	0,1	257,4
HUNGARY	3.046	0,4	1.833	0,5	66,2
IRELAND	4.013	0,5	3.444	1,0	16,5
ITALY	32.487	4,4	10.685	3,0	204,0
LATVIA	301	0,0	86	0,0	250,0
LITHUANIA	453	0,1	162	0,0	179,6
LUXEMBOURG	2.473	0,3	986	0,3	150,8
NETHERLANDS ²	73.204	9,8	61.703	17,1	18,6
POLAND ²	3.683	0,5	1.491	0,4	147,0
PORTUGAL	7.830	1,1	6.883	1,9	13,8
ROMANIA	2.837	0,4	1.506	0,4	88,4
SLOVAKIA	918	0,1	165	0,0	456,4
SLOVENIA	1.647	0,2	186	0,1	785,5
SPAIN	17.927	2,4	10.042	2,8	78,5
SWEDEN	27.968	3,8	15.596	4,3	79,3
EUROPEAN UNION	538.772	72,3	247.854	68,8	117,4
EU14	521.690	70,0	241.374	67,0	116,1
EU (New Members)	17.082	2,3	6.480	1,8	163,6
ICELAND ²	2.357	0,3	925	0,3	154,8
NORWAY	76.804	10,3	60.345	16,8	27,3
SWITZERLAND	19.546	2,6	13.190	3,7	48,2
EFTA	98.707	13,2	74.460	20,7	32,6
UNITED KINGDOM	108.205	14,5	37.850	10,5	185,9
EU + EFTA + UK	745.684	100,0	360.164	100,0	107,0
EU14 + EFTA + UK	728.602	97,7	353.684	98,2	106,0

SOURCE: NATIONAL AUTOMOBILE MANUFACTURERS' ASSOCIATIONS

¹Includes fuel cell electric vehicles (FCEV)

²Only countries for which sourced data is available are listed

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

	2020	%	2019	%	Var. %
AUSTRIA	7.632	1,2	2.156	1,1	254,0
BELGIUM	31.343	5,1	8.900	4,5	252,2
CROATIA	143	0,0	67	0,0	113,4
CYPRUS					
CZECH REPUBLIC	1.981	0,3	473	0,2	318,8
DENMARK	18.249	2,9	3.883	1,9	370,0
ESTONIA	65	0,0	17	0,0	282,4
FINLAND	13.231	2,1	5.966	3,0	121,8
FRANCE	74.592	12,0	18.592	9,3	301,2
GERMANY	200.469	32,4	45.348	22,7	342,1
GREECE	1.456	0,2	290	0,1	402,1
HUNGARY	2.996	0,5	1.106	0,6	170,9
IRELAND	2.492	0,4	1.346	0,7	85,1
ITALY	27.407	4,4	6.485	3,2	322,6
LATVIA	90	0,0	12	0,0	650,0
LITHUANIA					
LUXEMBOURG	2.685	0,4	913	0,5	194,1
NETHERLANDS	15.925	2,6	4.904	2,5	224,7
POLAND	4.416	0,7	1.226	0,6	260,2
PORTUGAL	11.867	1,9	5.798	2,9	104,7
ROMANIA					
SLOVAKIA	566	0,1	202	0,1	180,2
SLOVENIA	39	0,0	28	0,0	39,3
SPAIN	23.306	3,8	7.432	3,7	213,6
SWEDEN	66.109	10,7	24.810	12,4	166,5
EUROPEAN UNION	507.059	81,9	139.954	70,1	262,3
EU14	496.763	80,2	136.823	68,5	263,1
EU (New Members)	10.296	1,7	3.131	1,6	228,8
ICELAND	1.859	0,3	1.213	0,6	53,3
NORWAY	28.905	4,7	19.295	9,7	49,8
SWITZERLAND	14.429	2,3	4.261	2,1	238,6
EFTA	45.193	7,3	24.769	12,4	82,5
UNITED KINGDOM	66.877	10,8	34.984	17,5	91,2
EU + EFTA + UK	619.129	100,0	199.707	100,0	210,0
EU14 + EFTA + UK	608.833	98,3	196.576	98,4	209,7

SOURCE: NATIONAL AUTOMOBILE MANUFACTURERS' ASSOCIATIONS

Il mercato europeo dei veicoli elettrici resta dipendente dal sostegno alla domanda, che richiede un impegno economico continuo ed ingente da parte degli Stati. Gli incentivi adottati dalle Istituzioni nazionali o locali, sono di diverso tipo: diretti con un contributo all'acquisto (il più determinante) oppure indiretti come per esempio l'esenzione parziale/totale del pagamento delle imposte (imposta di registrazione, tassa di circolazione, imposte sul reddito) o della sosta. Importante contributo per instradare i consumatori verso acquisti sostenibili è la modulazione della tassazione delle auto aziendali in base ai livelli emissivi di CO₂/km.

Altri importanti fattori nella scelta di acquisto di un veicolo elettrico sono: la distanza dell'abitazione da un punto di ricarica, la tipologia del punto di ricarica (colonnina, stazione, casa, etc), l'infrastruttura di ricarica nei tragitti abituali medio o-lunghi, tempo e costi certi della ricarica, durata delle batterie, autonomia. Il contributo all'acquisto resta comunque una leva molto importante, considerato il gap di prezzo ancora oggi importante rispetto alle alimentazioni tradizionali.

Vehicle to grid

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

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

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

Rete infrastrutturale

La crescita significativa delle vendite nel vecchio continente, non è purtroppo seguita da una crescita di pari passo dell'installazione di un'adeguata rete di infrastrutture di ricarica, come evidenziato anche dai risultati della seconda edizione dello studio ACEA "Making the Transition to Zero-Emission Mobility".

L'analisi di ACEA rivela che solo 1 punto di ricarica su 7 nell'UE è a ricarica veloce con capacità $\geq 22\text{kW}$, e che l'infrastrutturazione resta distribuita in modo molto disomogeneo in tutta l'UE. Secondo le ultime stime di EAFO, inoltre, nella sola Unione Europea, in media ci sono 20 punti di ricarica "veloce" ogni 100 km di autostrada. Un trend certamente migliorativo (nel 2015 erano 3 colonnine/100 km), ma decisamente insufficiente per raggiungere la "zero emission mobility".

In una lettera congiunta inviata alla Commissione Europea, ACEA, BEUC (l'associazione europea dei consumatori) e Transport & Environment, hanno chiesto che nell'aggiornamento della direttiva DAFI "Alternative Fuels Infrastructure" siano introdotto come obiettivo l'installazione di 1 milione di colonnine di ricarica pubbliche entro il 2024, per raggiungere i 3 milioni nel 2029, oltre alla realizzazione di 1.000 stazioni di rifornimento idrogeno. Secondo le associazioni, la Commissione dovrebbe assegnare a ciascun Stato membro dei target nazionali per la diffusione delle colonnine di ricarica, prediligendo l'implementazione di punti di ricarica rapida e ultraveloce nelle aree urbane per soddisfare le esigenze dei mezzi elettrici più utilizzati (taxi, servizi di ride-hailing, veicoli elettrici condivisi, veicoli per le consegne).

Nel nostro Paese, dai dati evidenziati nella seconda edizione del rapporto MotusE "Le Infrastrutture Di Ricarica Pubbliche In Italia" ci sono attualmente 19.324 punti di ricarica in 9.709 infrastrutture di ricarica accessibili al pubblico. Nonostante nel corso del 2020 le installazioni siano cresciute mediamente del 39%, affinché i consumatori si orientino verso la mobilità elettrica, bisognerà far sì che gli stessi possano disporre di un'adeguata e omogenea diffusione di infrastrutture di ricarica, tanto in ambito pubblico, con un giusto mix di ricarica lenta, quick, fast e ultrafast (soprattutto in ambito autostradale), quanto in ambito privato e aziendale. Sarà pertanto fondamentale per raggiungere un consolidamento dello sviluppo della mobilità elettrica, che nei prossimi anni siano messe in campo tutte le misure necessarie per infrastrutturare efficacemente ed omogeneamente il territorio nazionale, utilizzando senza dubbi le risorse del PNRR.

In tal senso è indispensabile rafforzare il PNIRE e proseguire nel processo di semplificazione e centralizzazione delle procedure amministrative per accedere a tali finanziamenti (es. centrale unica di acquisto / bandi nazionali diretti agli operatori di mercato), nonché per installare le infrastrutture di ricarica sul suolo pubblico. È inoltre opportuno rendere strutturali le agevolazioni (anche di carattere fiscale) per favorire lo sviluppo delle infrastrutture di ricarica in ambito domestico e prevederne di specifiche per l'ambito aziendale.

Infine, occorre favorire sin d'ora la proliferazione di nuove tecnologie di ricarica per integrare la rete elettrica con i veicoli, in un'ottica di "smart-grid", come ad esempio il "Vehicle-to-Grid (V2G)", attraverso la definizione di un quadro normativo stabile, certo e favorevole e l'introduzione di incentivi per colmare il differenziale di costo della tecnologia tradizionale con quella bidirezionale.

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

Sono state immatricolate 1.447.973 nuove auto ibride tradizionali nel 2020, con una crescita del 51,3% rispetto ad un anno fa. Dopo un calo del 13,7% nel 2° trimestre, le ibride mild e full tornano a crescere nel 3° trimestre (+93% rispetto al 3°T2019) e ancora nel 4° (+74%).

La Germania detiene la leadership della domanda europea di auto ibride tradizionali con 327.395 (+69%) vendite. Il mercato tedesco delle auto ibride full+mild vale il 22,6% del mercato HEV europeo.

Negli ultimi tre mesi dell'anno, l'Italia supera il Regno Unito e guadagna il secondo posto per il mercato delle ibride. Con 222mila autovetture (+102% rispetto al 2019) l'Italia rappresenta il 13,5% del mercato Europeo HEV.

Il Regno Unito, al 3° posto, con 219.628 nuove immatricolazioni, registra una crescita del 26,1% e una quota allineata a quella Italiana (15,2%).

Al 4° posto, si posiziona la Francia che vede crescere il proprio mercato del 58,1% con 169mila immatricolazioni e raggiungere l'11,7% delle vendite europee, davanti alla Spagna, che rimane al 5° posto con 137.425 vendite (+26,4% vs. 2019 e 9,5% del mercato).

I 5 major markets insieme valgono quasi i 3/4 del mercato europeo di auto ibride full e mild.

Tabella 11. IMMATRICOLAZIONE AUTOVETTURE IBRIDE

Hybrid Electric Vehicles (HEV)¹

	2020	%	2019	%	Var. %
AUSTRIA	26.035	1,8	14.349	1,5	81,4
BELGIUM	15.828	1,1	17.242	1,8	-8,2
CROATIA	2.180	0,2	1.533	0,2	42,2
CYPRUS ²	268	0,0	1.052	0,1	-74,5
CZECH REPUBLIC	10.693	0,7	7.873	0,8	35,8
DENMARK	9.661	0,7	9.855	1,0	-2,0
ESTONIA	2.738	0,2	2.693	0,3	1,7
FINLAND	18.726	1,3	15.572	1,6	20,3
FRANCE	168.873	11,7	106.781	11,2	58,1
GERMANY	327.395	22,6	193.902	20,3	68,8
GREECE	11.751	0,8	6.601	0,7	78,0
HUNGARY	31.772	2,2	9.170	1,0	246,5
IRELAND	10.986	0,8	10.194	1,1	7,8
ITALY	221.893	15,3	109.929	11,5	101,9
LATVIA	1.566	0,1	1.479	0,2	5,9
LITHUANIA	8.293	0,6	3.355	0,4	147,2
LUXEMBOURG	3.797	0,3	2.245	0,2	69,1
NETHERLANDS	46.611	3,2	28.829	3,0	61,7
POLAND	61.921	4,3	41.878	4,4	47,9
PORTUGAL	11.902	0,8	9.424	1,0	26,3
ROMANIA	14.271	1,0	7.467	0,8	91,1
SLOVAKIA	7.532	0,5	4.307	0,5	74,9
SLOVENIA	1.719	0,1	2.462	0,3	-30,2
SPAIN	137.425	9,5	108.683	11,4	26,4
SWEDEN	28.956	2,0	25.209	2,6	14,9
EUROPEAN UNION	1.182.792	81,7	742.084	77,6	59,4
EU14	1.039.839	71,8	658.815	68,9	57,8
EU (New Members)	142.953	9,9	83.269	8,7	71,7
ICELAND	1.174	0,1	1.045	0,1	12,3
NORWAY	12.231	0,8	17.547	1,8	-30,3
SWITZERLAND	32.148	2,2	22.010	2,3	46,1
EFTA	45.553	3,1	40.602	4,2	12,2
UNITED KINGDOM	219.628	15,2	174.123	18,2	26,1
EU + EFTA + UK	1.447.973	100,0	956.809	100,0	51,3
EU14 + EFTA + UK	1.305.020	90,1	873.540	91,3	49,4

SOURCE: NATIONAL AUTOMOBILE MANUFACTURERS' ASSOCIATIONS

¹Includes full and mild hybrids

²Include PHEV

Mercato Auto a Gas, E85

Anche nel 4° trimestre 2020 continua il calo del mercato delle auto a gas/etanolo, -19% rispetto al 4° trimestre 2019.

Nel cumulato da inizio anno si registra una diminuzione del 18,2% sul 2019, con volumi pari a 208.976 unità immatricolate.

L'Italia mantiene la leadership di mercato con il 60% (-8 p.p. rispetto al 2019) delle vendite europee di auto a gas. Sono state immatricolate 125.079 auto, un volume in calo tendenziale del 28,2%.

Al 2° posto, la Francia, con 16.965 nuove immatricolazioni e una quota dell'8,1% sul mercato europeo. Rispetto ad un anno fa i volumi di auto a gas crescono del 95% (8mila unità in volume).

La Germania è il 3° mercato con 13.703 auto vendute (-7,9%); la Spagna, il 4° mercato europeo, con 13.084 immatricolazioni di auto a gas (-48,1%). La Romania con 9.278 auto a gas e un incremento delle vendite del 555% (erano 1.415 nel 2019), occupa il 5° posto con il 4,4% del mercato europeo. Questi cinque mercati rappresentano l'85% delle vendite di auto a gas/etanolo in UE/EFTA.

Tabella 12. IMMATRICOLAZIONE AUTOVETTURE ALTRE ALIM.ALTERNATIVI

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

	2020	%	2019	%	Var. %
AUSTRIA	407	0,2	580	0,2	-29,8
BELGIUM	3.864	1,8	3.618	1,4	6,8
CROATIA	715	0,3	521	0,2	37,2
CYPRUS					
CZECH REPUBLIC	2.573	1,2	2.197	0,9	17,1
DENMARK			6	0,0	-100,0
ESTONIA	808	0,4	708	0,3	14,1
FINLAND	1.840	0,9	2.142	0,8	-14,1
FRANCE ²	16.965	8,1	8.702	3,4	95,0
GERMANY	13.703	6,6	14.880	5,8	-7,9
GREECE	1.780	0,9	2.333	0,9	-23,7
HUNGARY	311	0,1	13	0,0	2.292,3
IRELAND					
ITALY	125.079	59,9	174.117	68,1	-28,2
LATVIA	140	0,1	107	0,0	30,8
LITHUANIA	81	0,0	9	0,0	800,0
LUXEMBOURG	3	0,0	3	0,0	
NETHERLANDS ²	2.097	1,0	815	0,3	157,3
POLAND ²	9.169	4,4	8.143	3,2	12,6
PORTUGAL	1.845	0,9	2.152	0,8	-14,3
ROMANIA	9.278	4,4	1.415	0,6	555,7
SLOVAKIA	944	0,5	392	0,2	140,8
SLOVENIA	184	0,1	115	0,0	60,0
SPAIN	13.084	6,3	25.191	9,9	-48,1
SWEDEN	3.502	1,7	6.111	2,4	-42,7
EUROPEAN UNION	208.372	99,7	254.270	99,5	-18,1
EU14	184.169	88,1	240.650	94,2	-23,5
EU (New Members)	24.203	11,6	13.620	5,3	77,7
ICELAND ²	35	0,0	54	0,0	-35,2
NORWAY	5	0,0	16	0,0	-68,8
SWITZERLAND	564	0,3	1.253	0,5	-55,0
EFTA	604	0,3	1.323	0,5	-54,3
UNITED KINGDOM					
EU + EFTA + UK	208.976	100,0	255.593	100,0	-18,2
EU14 + EFTA + UK	184.773	88,4	241.973	94,7	-23,6

SOURCE: NATIONAL AUTOMOBILE MANUFACTURERS' ASSOCIATIONS

¹Includes natural gas vehicles (NGV), LPG-fueled vehicles and ethanol (E85) vehicles

²Includes biofuels

Trend 2021

Nel 2020, a seguito della pandemia, le immatricolazioni di autovetture sono diminuite drasticamente. Secondo le stime di Moody's le vendite globali di veicoli leggeri sono crollate del 16% o di circa 14,5 milioni di unità nell'esercizio 2020. Dopo una riduzione così drastica dei volumi dello scorso anno, sulla base di uno scenario di ripresa economica globale nelle regioni chiave, si ritiene che la domanda globale di veicoli leggeri aumenterà nel 2021, potenzialmente dal 7% al 9%, a seconda delle varie previsioni del settore. In particolare:

- Moody's prevede nel suo scenario economico di base (crescita del PIL del G-20 del 4,9%) che le vendite globali di unità di veicoli leggeri cresceranno del 7,7% anno su anno nel 2021 a 81,6 milioni
- IHS Markit prevede un aumento del 9% su base annua delle vendite globali di auto nel 2021
- S&P prevede una crescita del 7-9% nelle vendite globali di veicoli leggeri quest'anno (nella nota di settembre 2020).



Secondo le analisi di Moody's le vendite dovrebbero riprendersi nel 2021 e continuare a crescere nel 2022, ma non torneranno ai volumi pre-crisi prima del 2025. Inoltre, benché la prospettiva della vaccinazione di massa dia speranza e sostenga le aspettative del mercato, le varianti della pandemia ed un eventuale picco nella prima parte dell'anno, in particolare in Europa, potrebbero anche ritardare la ripresa e mettere in discussione le previsioni di cui sopra.

L'impatto del Covid-19 sulle vendite di auto non è stato uniforme tra le regioni e questo dovrebbe essere lo stesso per il recupero previsto. L'Europa occidentale e il Nord America sono le aree che hanno sofferto di più nel 2020, rispettivamente con cali del 25% e del 15% su base annua, mentre le vendite di auto in Cina hanno tenuto meglio (-6% vs. 2019) secondo i dati preliminari fornito dalla China Association of Automobile Manufacturers. Secondo le previsioni di Moody's dunque, il tasso di ripresa nel 2021 dovrebbe essere più pronunciato in Europa e Nord America (+ 12% per l'Europa occidentale e +6% per gli Stati Uniti) rispetto ad una crescita più contenuta prevista per la Cina (+4%).

Ancora in controtendenza le auto elettriche: nel 2020, la pandemia sembrava infatti accelerare la proliferazione di nuove auto elettriche (EV), piuttosto che rallentarla come il resto del mercato. Diversi paesi europei hanno adottato obiettivi per una quota di veicoli elettrici del 100% nelle nuove vendite per il 2025, 2030 o 2035. Anche la Cina ha obiettivi ambiziosi e punta al 25% delle nuove vendite nel 2025. Tre importanti fattori che spingono avanti le auto elettriche includono sussidi/esenzioni fiscali, la diminuzione del costo totale di proprietà con l'introduzione di nuovi modelli più economici e gamme interessanti e i già citati regolamenti che costringono i produttori a ridurre le emissioni (medie) delle nuove auto.

Molti OEM hanno spostato di conseguenza i loro budget per l'innovazione nel tentativo di tenere il passo con l'introduzione di una gamma completamente nuova di veicoli negli anni a venire. Bloomberg NEF prevede che i numeri delle vendite globali di veicoli elettrici aumentino del 50% nel 2021.

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

UE/EFTA mercato auto: 8.532.338 -29,2%	5.749.502 auto a benzina		3.106.377 auto diesel		3.021.762 auto ad alim.altern.	
	↓ -37,6%	il 48,4% del mercato auto EU/EFTA	↓ -35,2%	il 26,2% del mercato auto EU/EFTA	↑ +70,5%	il 25,4% del mercato auto EU/EFTA
3.021.762 auto ad alim.altern.	← 100%	45% BEV+PHEV		48% HEV	7% GAS	
BEV (puro elettrico)	745.684	+107%	6,3% del mercato totale	GERMANIA 1° mercato BEV: 194.474 unità	FRANCIA 2° mercato BEV: 111.127 unità	UK 3° mercato BEV: 1108.205 unità
PHEV (ibride plug-in)	619.129	+210%	5,2% del mercato totale	GERMANIA 1° mercato PHEV: 200.469 unità	FRANCIA 2° mercato PHEV: 74.592 unità	UK 3° mercato PHEV: 66.877 unità
HEV (ibride mild-full)	1.447.973	+51,3%	12,2% del mercato totale	GERMANIA 1° mercato HEV: 327.395 unità	ITALIA 2° mercato HEV: 221.893 unità	UK 3° mercato HEV: 219.628 unità
GAS, E85	208.976	-18,2%	1,8% del mercato totale	ITALIA 1° mercato GAS: 125.079 unità	FRANCIA 2° mercato GAS: 16.965 unità	GERMANIA 3° mercato GAS: 13.703 unità

Nota: I dati del mercato UE non includono Bulgaria e Malta

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

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

Per informazioni rivolgersi a:

Miriam Sala, Responsabile Area Studi e Statistiche ANFIA

m.sala@anfia.it

tel. 011/5546.503