

RAPPORTO TRAFFICO AUTO ELETTRICHE 2017 – 2018

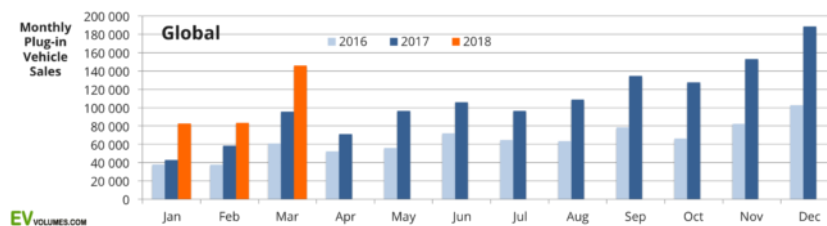
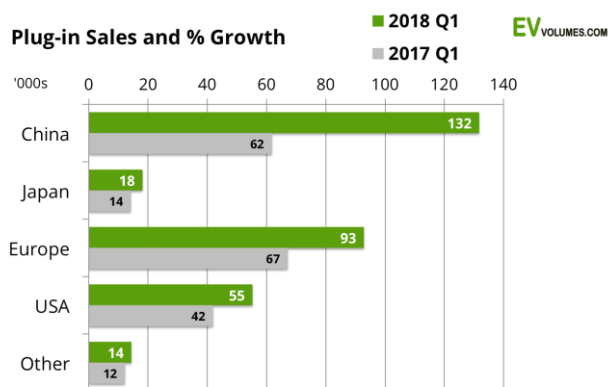


L'anno 2017, così come il primo semestre 2018, ha evidenziato una crescita continua a costante del mercato dell'auto elettrica, sia globalmente che in Europa. Secondo i dati rilasciati da [EV-volumes](#), le auto elettriche continuano inarrestabili la crescita a livello mondiale: con 312.000 unità fanno segnare un **+59%** rispetto al primo trimestre 2017.

Individualmente i tassi di crescita dei Paesi che stanno investendo sulla mobilità elettrica sono: Canada (+114 %), Olanda (+122 %), Corea del Sud (+138 %), Spagna (+118 %), Finlandia (+144 %), Nuova Zelanda (+99 %) e Australia (+132 %). Come sempre leader del settore è la Norvegia con il 46% di auto ibride plug in vendute nell'anno 2017 su tutto il parco auto nazionale.

Nel Q1 2018, con un +69% le auto ibride plug-in hybrids hanno evidenziato una crescita maggiore rispetto alle pure elettriche (+52 %); **questo a conferma – probabile – che le ibride plug-in saranno le auto della transizione energetica.**

Medaglia d'oro per il mercato cinese, che conta 132mila unità ed un incremento delle vendite nel **Q1 del +113%**, seguito da quello europeo con 93mila, ed in terza posizione gli Usa con 55mila unità.



[Fonte: GreenStart editoriale Giugno 2018]



Ad oggi in Europa circolano circa **502.000** vetture elettriche e circa **670.000** vetture ibride, in un mercato che si mostra in costante e rapida crescita: nel 2017 si sono vendute nel vecchio continente 149.086 su un totale di 15.131.778 milioni di unità, un esiguo 0,9% **ma con un tasso di crescita importante pari al +43,6%**.

La **distribuzione delle auto elettriche e/o ibride non è uniforme sul territorio** con diverse aree di polarizzazione. Questo perché le politiche di incentivazione ed industriali non sono state programmate in ottica di “sistema” bensì lasciate alla volontà dei singoli. Ecco, allora che in Europa solo alcuni Paesi hanno dichiarato l’eliminazione della vendita e circolazione dei veicoli a combustione nel medio o lungo termine (Norvegia a partire dal 2025, Olanda a partire dal 2035) così come in Italia l’esenzione del bollo, differente da Regione a Regione.

LA MAPPA DEGLI ECO-INTERVENTI (esenzione bollo auto)			
	AUTO ELETTRICA	AUTO IBRIDA	AUTO GPL/METANO
LOMBARDIA*	Esenzione totale.	Esenzione 50% per 3 anni (veicoli con ricarica esterna); 2,58 euro x Kw (veicoli non dotati di ricarica esterna)	Esenzione totale.
PIEMONTE	Esenzione totale.	- Di fabbrica: esenzione 5 anni, successivamente metano/benzina 1/5 calcolato su 2,58 euro x Kw, GPL/benzina 1/4 calcolato su 2,58 euro x Kw. - Trasformato: esenzione 5 anni, successivamente tassa intera calcolata su 2,58 euro x Kw.	Esenzione totale.
VENETO	Esenzione 5 anni. Poi 1/4 dei veicoli a benzina.	Esenzione 3 anni.	- Con serbatoio benzina inferiore a 15 litri, pagano 1/4 dei veicoli a benzina. - Con serbatoio benzina superiore a 15 litri, pagano 2,84 euro x Kw.
TOSCANA	Esenzione 5 anni. Poi 1/4 dei veicoli a benzina.	Esenzione 3 anni dall'installazione dell'impianto GPL o Metano.	Pagano 1/4 dei veicoli a benzina.
EMILIA-ROMAGNA	Esenzione 5 anni. Poi 1/4 dei veicoli a benzina.	Esenzione per il primo periodo fisso e per 2 annualità successive. Contributo fino a un massimo di 191 euro (pari al costo del bollo medio) a ogni cittadino residente nel proprio territorio che nel 2018 acquista un'auto ibrida di prima immatricolazione. Incentivo esteso alle annualità 2019 e 2020	Pagano 1/4 dei veicoli a benzina.
LAZIO	Esenzione 5 anni. Poi 1/4 dei veicoli a benzina.	Esenzione 3 anni.	Pagano 1/4 dei veicoli a benzina.
CAMPANIA	Esenzione 5 anni. Poi 1/4 dei veicoli a benzina.	Esenzione per il primo periodo fisso e per 2 annualità successive.	Pagano 1/4 dei veicoli a benzina.
SICILIA	Esenzione 5 anni. Poi 1/4 dei veicoli a benzina.	Riduzione della tassa in relazione alla potenza del motore termico.	Pagano 1/4 dei veicoli a benzina.

* VEICOLI CON ALIMENTAZIONE ESCLUSIVA A IDROGENO O DOPPIA ALIMENTAZIONE (Solo in Lombardia)

Oltre le varie esenzioni per il bollo delle auto ecologiche confermate e proposte, tra l'altro dal nuovo Piano Generale del Traffico Urbano di Roma e dal Piano nazionale delle infrastrutture di ricarica elettrica dell'Emilia Romagna, lo sviluppo della mobilità alternativa, negli ultimi anni, sta avvenendo anche grazie agli incentivi per il car sharing.

A fronte di un costo dell'auto privata calcolato mediamente in 3.800 euro in 12 mesi, si stima che il car sharing mostri concreti vantaggi economici per percorrenze annuali fino a 11.800 km per vetture grandi, 8.300 per le medie e 6.000 per le utilitarie.

[Fonte: Annual Report UNRAE 2017, 19 Giugno 2018]

Allo stesso tempo numerose case automobilistiche (ma non tutte) hanno deciso di adeguarsi al trend inserendo nei piani industriali e strategici la cessazione della produzione dei veicoli diesel, che risultano i più inquinanti della categoria sotto numerosi aspetti. Di conseguenza, anche le normative governative e locali si stanno gradualmente adeguando per accogliere e incentivare i cambiamenti in essere. Sono, dunque, diverse le azioni orientate all'elettrificazione della mobilità benchè ancora la configurazione dell'insieme risulti a "macchia di leopardo", una configurazione ancor poco supportata da un grado di "scolarizzazione energetica" decisamente basso, sia da parte degli utilizzatori che dei decisori (Pubblica Amministrazione).

FOCUS ON MERCATO ITALIANO



Il mercato italiano delle auto elettriche è ancora molto arretrato: nel 2017 sono state vendute 1.967 vetture elettriche (**lo 0,1% del mercato**) e 66.000 auto ibride (comunque in forte crescita rispetto al 2016 con un **+71%**).

Benchè la mobilità elettrica sia ancora un settore di nicchia nel nostro Paese, secondo gli analisti di *Prosiel* – associazione senza scopo di lucro rappresentante i principali attori della filiera elettrica nel Paese – vi sono tutti i presupposti affinché le auto elettriche diventino lo standard per la mobilità nazionale.

Alcuni indizi stanno emergendo, sia ad opera di ENEL (con la scelta annunciata di installare lungo lo Stivale 14mila colonnine di ricarica entro il 2022) che di operatori energetici privati (con l'installazione di stazioni di ricarica ad energia verde al 100%) che da parte di alcune realtà pubbliche da tempo attive sul fronte "elettrificazione": la Provincia autonoma di Trento ha incentivato a fine 2017 l'acquisto di auto elettriche o ibride plug-in con un contributo che varia da 4 a 6 mila euro; la Regione Lombardia attraverso un Bando ha stanziato fino a 1.500 euro a fondo perduto per ogni punto di ricarica installato entro la fine del 2017; numerose sono le regioni, infine – indicano da Prosiel – che operano l'esenzione da 3 a 5 anni dal pagamento del bollo auto per i possessori di auto elettriche o ibride, e progressi si registrano anche sul fronte legislativo nazionale.



Con l'approvazione del **decreto legislativo 257/2016**, a recepimento della direttiva 2014/94/UE, dal 31/12/2017 è diventata obbligatoria la predisposizione per l'installazione di colonnine di ricarica dei veicoli elettrici nei seguenti casi: **edifici di nuova costruzione ad uso non residenziale** (con superficie superiore ai 500 m²), edifici **residenziali** di nuova costruzione **con più di 10 unità abitative**, fabbricati già esistenti sottoposti a **ristrutturazione edilizia di primo livello** (cioè soggetti a un intervento che coinvolga almeno il 50% della superficie lorda e l'impianto termico). Oltre ai casi soprariportati, **almeno il 20% degli spazi a parcheggio** (coperto o scoperto) e dei box auto totali, inoltre, devono permettere la ricarica di una vettura. Partendo da qui **Milano, Torino, Bologna e Campobasso** hanno già inserito una norma nel proprio regolamento edilizio che vincola gli edifici (residenziali e non, >500 m² e di nuova costruzione, **paradossalmente tranne gli edifici pubblici**) a predisporre l'allaccio di infrastrutture elettriche per la ricarica dei veicoli.



Roma, un caso elettrico da medaglia d'oro

A Roma circola **quasi un quinto (per l'esattezza il 19,2%)** delle auto elettriche italiane. Grazie a questa quota, Roma è in testa alla graduatoria delle province italiane in cui circolano più auto elettriche.

La classifica delle dieci province italiane in cui circolano più auto elettriche vede al secondo posto **Milano** (10,8%), Bolzano (6,1%), Trento (5,9%), **Firenze** (4,1%), **Reggio Emilia e Torino** (3,7%), **Bologna** (2,7%), Brescia (1,9%) e **Palermo** (1,8%).

Altro particolare interessante da notare è **che nelle prime dieci province in graduatoria circola circa il 60% del totale delle auto elettriche del nostro Paese.**



Se prendiamo in considerazione le regioni, il **Lazio** conquista il primo posto della graduatoria (**20,17%**). Al secondo posto vi è la **Lombardia** (**20,03%**). Seguono **Trentino Alto Adige** (**12,04%**), **Emilia Romagna** (**9,71%**) e **Toscana** (**7,06%**). In coda vi è il Molise con lo 0,03% sul totale del parco nazionale circolante.

[Fonte: elaborazione del Centro Studi Continental su dati Aci]

Il mondo delle ibride

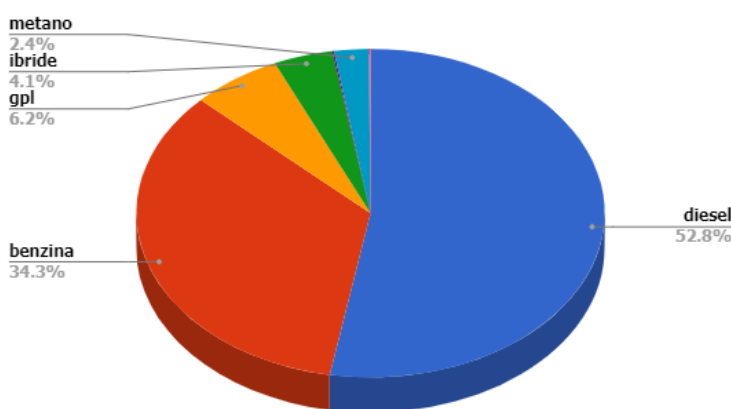


Il mercato italiano, in lenta ma graduale crescita, si concentra attualmente sulle auto ibride ed ibride plug evidenziando la **Smart**, come auto elettrica preferita dall'utente finale.

In Italia le immatricolazioni ibride hanno superato le bi-fuel a metano e sfiorano, di poco, le bi-fuel a gpl (10.000 vs 7.000 esemplari elettrici).

Per una questione di costi le ibride standard sono ancora più diffuse delle plug-in benchè gli incentivi territoriali, così come l'evidente risparmio in

termini di costi di gestione di rifornimento, stiano cominciando a creare un terreno estremamente fertile anche per questa categoria.



2018	ibride (hev)	differenza 17-18	ibride plug-in (phev)	differenza 17-18	elettriche (ev)	differenza 17-18	totale auto italia	differenza 17-18	% ibride (hev+phev)	% elettriche (ev)
gennaio	7.154	53.42%	0	nd	260	38.30%	179.107	3.73%	3.99%	0.15%
febbraio	6.249	+16.80%	245	nd	246	+108.47%	183.147	-1.02%	3.41%	0.13%
marzo	7.155	+23.98%	361	nd	416	+91.71%	214.774	-5.44%	3.33%	0.19%
aprile	7.032	+50.42%	186	nd	243	+158.51%	172.181	+6.85%	4.08%	0.14%
maggio										
giugno										
luglio										
agosto										
settembre										
ottobre										
novembre										
dicembre										
TOTALE	27.590		792		1.165		749.209		3,71%	0,15%

Il mondo delle elettriche

Tutte le principali case automobilistiche hanno rilasciato dichiarazioni rilevanti in termini di vendite future nel mercato dell'elettrico. Le prospettive sono quindi incoraggianti. La **Smart** è l'auto elettrica più venduta in Italia, agevolata probabilmente anche dalla decisione della casa madre di produrre solo full-electric con le prossime generazioni di city-car (a partire da Ottobre 2019). Oltre alle Smart le auto elettriche più vendute in Italia sono **Nissan Leaf**, **TESLA Model S** (che vede una nuova rivale sul mercato con la **Jaguar i-Pace**), **Renault Zoe** e qualche esemplare di **Volkswagen** e **Bmw**.

Top 10 AUTO ELETTRICHE														
	2018	gen	feb	mar	apr	mag	giu	lug	ago	set	ott	nov	dic	TOTALE
1	Smart Fortwo	131	125	117	82									455
2	Nissan Leaf		22	102	24									148
3	Renault Zoe	31	21	31	60									143
4	Tesla Model S	22	8	49	25									104
5	Citroen C-Zero	5	26	30										61
6	Bmw i3	21	15	13	11									60
7	Smart Forfour	19	5	19	17									60
8	Tesla Model X	7	7	28	8									50
9	Volkswagen eGolf	8	7	5	3									23
10	Citroen Berlingo	4		15										19

ELETTRICHE									
n.	MARCA	MODELLO	settembre		n.	MARCA	MODELLO	gen./set.	
			2017	2016				2017	2016
1	NISSAN	LEAF	56	25	1	NISSAN	LEAF	452	373
2	TESLA	MODEL X	33	8	2	RENAULT	ZOE	294	112
3	RENAULT	ZOE	29	39	3	TESLA	MODEL S	226	187
4	TESLA	MODEL S	26	14	4	TESLA	MODEL X	179	15
5	SMART	FORTWO	24	0	5	BMW	I3	110	69
6	PEUGEOT	ION	10	1	6	SMART	FORTWO	89	3
7	SMART	FORFOUR	9	0	7	CITROEN	C-ZERO	74	137
8	BMW	I3	9	14	8	VOLKSWAGEN	UP!	43	49
9	CITROEN	BERLINGO	5	0	9	CITROEN	E-MEHARI	33	8
10	CITROEN	C-ZERO	5	0	10	MERCEDES	CLASSE B	23	82
	altre		14	45		altre		122	64
Totale Elettriche			220	146				1.645	1.099
% Elettriche su tot. mercato			0,1	0,1				0,1	0,1

totale mercato	159.835	149.426	1.705.053	1.569.506
-----------------------	----------------	----------------	------------------	------------------

Elaborazioni UNRAE su dati al 31/10/2017 - Metodo UNRAE
MOD_SEG REV.00 DEL 01/01/2014

Una conferma in merito alla “lentezza” dell’incremento del mercato giunge anche da *Gabriele Maramieri*, general manager di Quintegia, società di ricerca, networking e formazione nel settore dell’automotive, a commento dello studio dell’*Associazione europea costruttori auto sulla mobilità a emissioni zero*.

“Cresce in Italia l’appeal dell’elettrico, ma siamo fanalino di coda tra i grandi Paesi Ue sia nelle vendite di auto pulite sia soprattutto nelle infrastrutture di supporto – spiega Maramieri – Da una parte infatti, secondo una nostra recente indagine, oltre metà dei consumatori italiani prende in considerazione l’acquisto di una ibrida o elettrica, dall’altra il mercato vale ancora lo 0,2% (1,5% la quota Ue) e le colonnine di ricarica presenti nelle nostre strade sono, secondo uno studio rilasciato da Acea, poco più di 2.700, il 2,35% del totale Ue”.

Secondo l’analisi di Quintegia effettuata ad Aprile 2018, nel nostro paese, su un campione stratificato di 1.400 acquirenti, i più motivati all’acquisto sono i **consumatori giovani** (con età tra i 25-44 anni) e scolarizzati, che utilizzano un’auto premium e **per non più di tre anni**.

Questo consente di delineare, con maggior precisione, i driver di maggior per comunicare e promuovere la mobilità elettrica: **strumenti snelli, veloci** e che **consentano di risparmiare (globalmente) tempo**.

Un’idea? **noleggi operativi a breve termine con annessi servizi di trasporto a supporto** (come abbonamenti ferroviari, crediti sui bike e car sharing metropolitani, abbonamenti trasporti cittadini, autolavaggi).

