

## focus energitalia

# Auto elettrica, inizia la corsa ma in Italia è ancora lenta incentivi bassi, poche vendite

IL MERCATO MONDIALE HA SUPERATO LA SOGLIA DI UN MILIONE DI NUOVI MEZZI NEL 2017. QUEST'ANNO SI RADDOPPIA. LA NORVEGIA PRIMO PAESE UE, STIVALE FANALINO DI CODA ANCHE PER GLI SCARSI CONTRIBUTI

Vito de Ceglia

Milano

Nel 2017 sono state vendute nel mondo circa 1,2 milioni di auto elettriche, sia "full-electric" (Bev) che ibride (Phev), il 57% in più rispetto al 2016, anno in cui è stata raggiunta una cifra di poco superiore a 770 mila unità. Rispetto al totale sulle nuove auto vendute, la crescita dei veicoli elettrici è costante e per la prima volta supera la soglia fatidica di un milione. In Italia, invece, la dimensione del mercato risulta ancora estremamente ridotta: nel 2017 sono state vendute 4827 auto elettriche, lo 0,24% del totale. Dal 2012 ad oggi poco meno di 13 mila, circa lo 0,17% delle nuove immatricolazioni.

Sono cifre che l'Energy & Strategy Group del Politecnico di Milano, diretto dal professor Vittorio Chiesa, ha stimato nell'ultimo rapporto dedicato all'E-Mobility analizzando i dati certi e i trend di crescita del settore in Italia e nel mondo. Oltre allo sviluppo del mercato dei veicoli elettrici, il rapporto ha misurato l'aumento delle installazioni delle infrastrutture di ricarica. Proprio dal confronto tra le previsioni di crescita di queste due "componenti essenziali" dell'e-mobility è infatti possibile valutare l'andamento del mercato.

### Quadro mondiale

Il rapporto di E&S prevede

che il trend positivo continuerà nel 2018. «Le stime parlano di quasi 2 milioni di nuove auto elettriche, quasi il doppio delle vendite rispetto 2017», puntualizza Vittorio Chiesa. Ad oggi, la Cina si conferma il più grande mercato mondiale con 602 mila auto vendute e un +72% rispetto al 2017, doppiando l'Europa che resiste al secondo posto con 287 mila unità vendute (+39%). Seguono gli Stati Uniti con 200 mila (+27%). Interessante la crescita del Giappone che, con 56 mila veicoli venduti, registra un +155% rispetto al 2016 confermandosi quarto mercato mondiale.

Con 62 mila veicoli venduti - primo mercato Ue e terzo mercato mondiale dopo Cina e Usa - la Norvegia registra un +39% sul totale delle vendite di auto all'interno del paese, che lo rende il numero uno incontrastato nella "graduatoria" stilata da E&S.

Il secondo mercato è la Germania con quasi 55 mila immatricolazioni, più del doppio del 2016 (+117%).

Numeri che consentono ai tedeschi di superare la Gran Bretagna, ferma a circa 47 mila (+27%) e la Francia (37 mila e +26%). Questi primi quattro Paesi raccolgono il 70% del totale in Europa.

### Italia, fanalino di coda

Il nostro Paese è ancora molto indietro e pesa solamente meno del 2 per cento nel mercato europeo dei veicoli elettrici, a fronte del 13 per cento del totale delle immatricolazioni. Di 4.827 auto elettriche vendute nel 2017, 1964 sono "full electric": in aumento di quasi il 40% rispetto al 2016. Le restan-

ti 2.863 sono invece Phev: in crescita del 2,5 per cento rispetto all'anno precedente e per la prima volta davanti alle immatricolazioni di "full electric" (Bev).

Ma perché il mercato delle auto elettriche non decolla nel

# +57% +72%

### LE VENDITE NEL MONDO

Nel mondo la crescita delle auto elettriche è costante. Nel 2017 sono state vendute circa 1,2 milioni di auto elettriche, sia "full-electric" (Bev) che ibride (Phev), il 57% in più rispetto al 2016, anno in cui è stata raggiunta una cifra di poco superiore a 770 mila unità

### IL MERCATO CINESE

La Cina si conferma il più grande mercato mondiale con 602 mila auto vendute e un +72% rispetto al 2017, doppiando l'Europa che resiste al secondo posto con 287 mila unità vendute (+39%). Seguono gli Stati Uniti con 200 mila (+27%). Interessante la crescita del Giappone: +155%.

la Repubblica  
**A&F**  
AFFARI & FINANZA

Segui  
Energitalia  
anche su:  
[www.energitalia.com](http://www.energitalia.com)



nostro Paese?

«Dalle nostre analisi emerge chiaramente che la prima barriera è quella economica: il veicolo elettrico necessita di un investimento iniziale maggiore rispetto a quello tradizionale», risponde Chiesa. Un'altra barriera, riporta lo studio di E&S, riguarda i "costi totali" del veicolo elettrico rispetto a quello tradizionale (risparmio di carburante, manutenzione e tasse di circolazione): dal confronto, si evince che iniziano ad essere convenienti in media dopo il settimo anno,

quando l'auto accusa un po' il peso degli anni.

### **Gli incentivi**

Nel nostro Paese l'unica tipologia di incentivo, indiretto, è l'esenzione dal pagamento del bollo per i primi 5 anni successivi all'acquisto. Allo scadere del quinto anno viene pagato solamente il 25% dell'importo di un corrispondente veicolo a combustione tradizionale. Se in Italia gli incentivi sono carenti, in altri Paesi europei no. In Germania, per esempio, la mobilità elettrica è partita tardi

ma in poco tempo ha recuperato terreno: ora è seconda in Europa per immatricolazioni di veicoli elettrici, con un +100% rispetto al 2016, grazie ad un incentivo diretto (4000 euro per un Bev, 3000 euro per un Phev) e all'esenzione della tassa di circolazione per 10 anni dal momento dell'acquisto. Anche la Francia, terzo paese europeo per "dimensione" della mobilità elettrica, incentiva direttamente l'acquisto fino ad un massimo di 6000 euro.

C'è inoltre un incentivo ulteriore (4000 euro per Bev, 2500 euro per Phev), se si sostituisce un veicolo diesel con più di 11 anni di vita. Sono poi previste riduzioni riguardo la tassa di immatricolazione. Il Regno Unito, terzo paese in Europa per "immatricolazioni" (+13% sul totale), offre invece un incentivo diretto pari al 35% del costo di acquisto (per un massimo di 4500 sterline, circa 5100 euro, per un Bev e 2500 sterline, circa 2800 euro, per un Phev), oltre ad una riduzione delle tasse annuali. «Appare evidente una sorta di "allinea-

mento" di questi Paesi in merito alle politiche incentivanti, così come in termini di nuove

immatricolazioni» sottolinea Chiesa.

### **Il caso Norvegia**

Il rapporto dedica un capitolo a parte al caso Norvegia, il paese di gran lunga più avanti per quanto riguarda nuove im-



matricolazioni di veicoli elettrici (quasi il 40% del totale). «Oltre agli incentivi diretti (riduzione del 25% dell'Iva al momento dell'acquisto e indiretti, accesso gratuito o a prezzo agevolato a parcheggi o traghetti) è stato applicato il principio *polluter pays*: un disincentivo all'acquisto di veicoli tradizionali che segue l'idea "chi inquina paga". Questo si traduce in imposte annuali di circolazione delle auto più inquinanti».

In sostanza, con questo sistema chi possiede vetture con maggiori emissioni "paga" per chi possiede un veicolo a basse emissioni, riducendo (o azzerando) il costo per lo Stato e allo stesso tempo favorendo l'acquisto di un veicolo elettrico.

Al 2017 i punti di ricarica elettrica presenti in Italia sono circa 12 mila, di cui circa 10 mila "privati" (il 70-75%) e 2.750 "pubblici" (20%). Tra le colonnine di ricarica pubbliche poco meno di 450 sono "high power" (« 22 KW) e i restanti 2300 sono "normal power" (« 22KW). «La differenza con UK, Francia e Germania è compreso tra 1/5 e 1/10, il che riflette anche l'andamento del nostro mercato dei veicoli elettrici.

**Le infrastrutture**

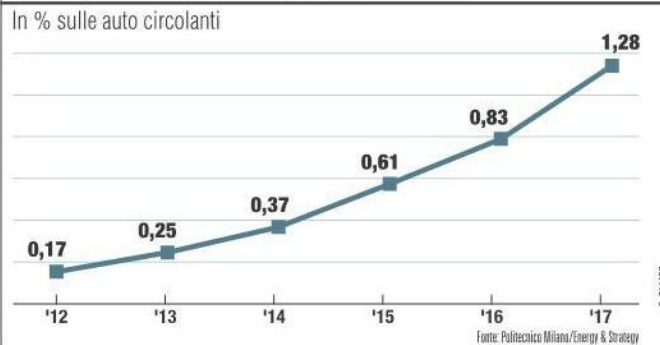
Mentre la Norvegia ha previsto un piano per installare almeno 2 stazioni di ricarica veloce multi-standard ogni 50 km in ogni strada principale entro il 2017 - spiega Chiesa - Tuttavia, in Italia le installazioni dei punti di ricarica pubblici sono complessivamente cresciute di circa 1.000 unità nell'ultimo anno registrando un +57%: aumento che di fatto inverte drasticamente un trend che invece aveva lasciato sostanzialmente costanti le colonnine dal 2013 al 2015».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**AUTO ELETTRICHE, LE VENDITE GLOBALI**



**AUTO ELETTRICHE, MERCATO IN CRESCITA**



**AUTO ELETTRICHE, IL TRIONFO DEL NORD EUROPA**



La proprietà intellettuale è riconducibile alla fonte specificata in testa alla pagina. Il ritaglio stampa è da intendersi per uso privato