

L'auto elettrica accelera solo dove è favorita dagli incentivi In Italia la crescita resta lenta

NEL 2017 IMMATICOLATI 1,2 MILIONI DI VEICOLI. CINA IN TESTA. CORRONO I PAESI EUROPEI CHE AGEVOLANO L'ACQUISTO. NEL BELPAESE IN SEI MESI 2018 VENDUTI QUASI GLI STESSI MEZZI DELL'INTERO ANNO PRECEDENTE

Vito de Ceglia

Milano

Nel 2017, a livello globale, sono state vendute quasi 1,2 milioni di auto elettriche, con una crescita del 57% rispetto al 2016 (erano circa 750 mila) e più del doppio delle 537 mila vetture elettriche del 2015. Un trend positivo che, secondo le previsioni, dovrebbe continuare anche nel 2018, con quasi due milioni di nuovi veicoli elettrici attesi sul mercato. In Italia si registra la stessa dinamica di crescita, ma i numeri sono ancora piuttosto bassi, se paragonati ai valori del mercato europeo e globale. Nel 2017, infatti, sono state vendute 4.827 auto elettriche (erano 2.560 l'anno precedente), appena lo 0,24% del totale dei veicoli italiani (0,1% nel 2016), fra cui 1.964 full-electric (Bev, +40% rispetto al 2016) e 2.863 auto "plug in" (i veicoli con la possibilità di ricarica associata ad un motore tradizionale), che sono aumentate del 150% e per la prima volta hanno superato le Bev.

I primi mercati

Numeri ben lontani da Norvegia e Germania, che con 62 mila e 55 mila immatricolazioni sono i primi mercati in Europa. Ma i risultati dei primi mesi del 2018 testimoniano un crescente fermento del settore anche in Italia: nel 1° semestre so-

no state immatricolate 4.129 auto elettriche, quasi come nei dodici mesi precedenti, con un aumento dell'89%. Una crescita che ha coinvolto anche le infrastrutture di ricarica, che a fine 2017 comprendevano circa 2.750 punti di ricarica, anche se la distribuzione geografica appare ancora sbilanciata con differenze evidenti fra le aree del Paese. A tracciare il quadro è l'E-Mobility Report 2018 realizzato dall'Energy&Strategy (E&S) Group della School of Management del Politecnico di Milano. Analisi che dimostra come la crescita di vendite e infrastrutturale c'è, ma siamo ancora lontani dai Paesi Ue più avanzati e le difficoltà da superare sono molte, «come il costo ancora elevato dell'auto elettrica e una infrastruttura di ricarica che gli stessi utilizzatori considerano insufficiente», spiega Vittorio Chiesa, direttore di E&S Group del Politecnico di Milano.

A livello globale, il mercato cinese si conferma il più importante con circa 580 mila auto vendute e una crescita del 72% rispetto al 2016, seguito dall'Europa (290 mila, +39%) e dagli Stati Uniti (200 mila, +27%). Il Giappone si colloca in 4° posizione, ma con i suoi 56 mila veicoli venduti e una crescita del 155% si afferma come il mercato più dinamico.

Leader in Europa

Il primo mercato europeo, come anticipato, è la Norvegia con 62 mila veicoli venduti (terzo Paese per immatricolazioni dopo Cina e Usa) che rappresentano ben il 39% del mercato interno. Segue la Germania con quasi 55 mila immatricolazioni, più del doppio del 2016

(+117%), che sorpassa sia UK a quota 47.000 (+27%) sia la Francia (37 mila, +26%). Questi primi quattro Paesi rappresentano da soli il 70% del totale in Europa. Nel nostro Paese sono quasi 13 mila le auto elettriche in circolazione, di cui 4.827 vendute nel 2017, lo 0,24% del totale. Il mercato italiano è ancora indietro rispetto ai principali partner europei: lo scorso anno ha pesato per meno del 2% nel mercato Ue dei veicoli elettrici, a fronte del 13% del totale delle immatricolazioni. Una delle ragioni che possono spiegare il diverso andamento delle vendite delle auto elettriche è la mancanza di meccanismi di incentivazione. In Italia, dopo la fine degli incentivi statali diretti per l'acquisto di veicoli elettrici, le uniche misure di sostegno rimaste sono decise a livello locale e di solito prevedono una riduzione dei costi di circolazione dei veicoli, come sconti sul bollo e accessi e parcheggi gratuiti in zone a pagamento. «Un mercato retto solo da una politica di incentivi non è sostenibile — ammette Vittorio Chiesa — tuttavia una nuova tecnologia difficilmente è competitiva con quelle esistenti nelle fasi iniziali. Pertanto gli incentivi, se ben dimensionati, possono essere un utile strumento di accompagnamento».

Non è un caso che i Paesi europei più rilevanti in termini di immatricolazioni di veicoli elettrici siano accomunati dall'adozione di incentivi diretti sia all'acquisto sia all'uso e alla circolazione.

Agevolazioni dirette

In Norvegia, ad esempio, sono previste agevolazioni dirette (-25% dell'Iva al momento dell'acquisto) e indirette (ac-

cesso gratuito o a prezzo agevolato a parcheggi, traghetto e così via). Inoltre, viene applicato un sistema di imposte che penalizza i veicoli più inquinanti. La Germania propone un incentivo diretto all'acquisto pari a 4mila euro per un Bev e 3 mila per un Phev, come la Francia (6 mila per entrambi, più un'ulteriore somma se sostituiscono un vecchio veicolo diesel) e il Regno Unito (il 35% del prezzo).

In Italia si possono stimare a fine 2017 circa 2.750 punti di ricarica pubblici a norma (+750 sul 2016), dei quali il 16% (443) high power, distribuiti in circa 1.300 colonnine. Nonostante la crescita registrata nell'ultimo anno, l'attuale infrastruttura non è diffusa in modo omogeneo sul territorio italiano da Nord a Sud.

Una caratteristica che risulta ancora più significativa se si considera l'infrastruttura di ricarica in DC (corrente continua), che oggi rappresenta circa il 10% dei punti di ricarica complessivi, localizzati per quasi due terzi al Nord (63%), poco più di un quarto al Centro (28%) e meno di un decimo al Sud e Isole (9%). La maggior parte delle installazioni è localizzata nei contesti urbani (50%) e nei punti di interesse (45%), mentre fuori dalle città ce ne sono ancora poche (5%), anche se la minore diffusione è compensata dalla maggiore velocità di ricarica.

Il "gap" con i Paesi Ue.

Il divario è marcato anche dal punto di vista infrastrutturale: se consideriamo i punti di ricarica high power la percentuale sul totale è in linea con la media dei paesi più avanzati, ma su numeri assoluti molto inferiori. «Non a caso, la princi-

pale barriera all'acquisto di un'auto elettrica, secondo quasi tre potenziali acquirenti su quattro — osserva Chiesa — è il costo ancora elevato delle vetture, seguito dall'inadeguatezza della rete di ricarica (indicato dal 50%) e dall'autono-

mia limitata (22%)».

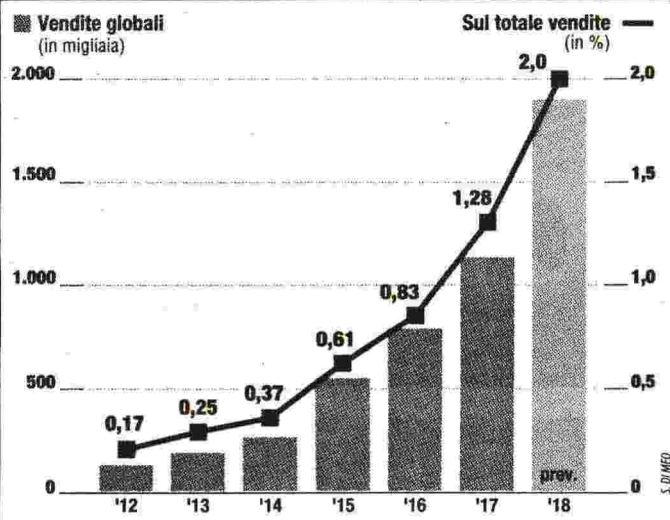
Una criticità, quella delle colonnine, confermata anche da un sondaggio condotta da E&S che ha raccolto circa 300 risposte di utilizzatori di vetture elettriche e di persone interessate a diventarlo.

«I risultati — conclude Chiesa — evidenziano come ad oggi, nel mercato italiano, la disponibilità di un punto di ricarica domestica o sul luogo di lavoro sia condizione quasi indispensabile per vincere la *range anxiety* e convincere un priva-

to all'acquisto di un'auto elettrica. Soprattutto perché la rete di ricarica pubblica è considerata adeguata solo dal 10% del campione, contro il 30% che la ritiene adeguata in parte e il 60% che pensa non lo sia affatto».

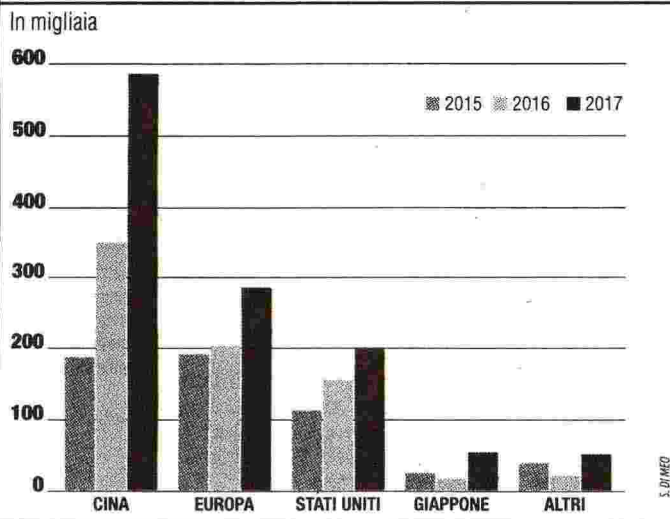
© RIPRODUZIONE RISERVATA

LE AUTO ELETTRICHE NEL MONDO



La curva delle immatricolazioni di auto elettriche è in impennata (**sopra**). A guidare la corsa è la Cina (**sotto**). In Italia le immatricolazioni di e-car hanno fatto progressi nei primi mesi di quest'anno, ma i numeri sono bassi

LE VENDITE PER AREA GEOGRAFICA



[L'EUROPA]

“Tagliare del 40% le emissioni di CO2 entro il 2030”

Il Parlamento europeo punta a dare un taglio netto alle emissioni di CO2 delle nuove auto e contestualmente chiede misure atte ad incentivare l'adozione dei veicoli elettrici. Il nuovo progetto di legge votato un paio di settimane fa e approvato dai parlamentari europei fissa un taglio del 40% delle emissioni di CO2 delle autovetture entro il 2030 con l'obiettivo di arrivare ad una riduzione del 25% già entro il 2025.

I costruttori che non riusciranno a rispettare questi vincoli dovranno pagare una multa. Il ricavato di queste sanzioni andrà ai lavoratori altamente qualificati colpiti dai cambiamenti nel settore automobilistico. I nuovi obblighi per le case automobilistiche però non finiscono qui: dovranno infatti garantire che entro il 2030 il 35% delle vendite di nuove auto dovrà essere legato a veicoli ad emissioni zero e a basse emissioni. In altri termini, la Ue spinge sia verso l'adozione delle auto elettriche che verso quelle che emettono meno di 50 g CO2/km.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

13000 +89%

LE E-CAR IN ITALIA

Nel nostro Paese sono quasi 13 mila le auto elettriche in circolazione, di cui 4.827 vendute nel 2017, lo 0,24% del totale. Il mercato italiano è ancora indietro rispetto ai principali partner europei: lo scorso anno ha pesato per meno del 2% nel mercato Ue

LA CRESCITA

I risultati dei primi mesi del 2018 testimoniano un crescente fermento del settore anche in Italia: nel 1° semestre sono state immatricolate 4.129 auto elettriche, quasi come nei dodici mesi precedenti, con un aumento dell'89%

