



I DATI DEL MERCATO EUROPEO

Il 2023 è stato un anno di crescita per le immatricolazioni nell'Unione Europea, che hanno toccato quota 10,5 milioni, pari al +13,9% rispetto all'anno precedente. L'anno si è però chiuso con una nota negativa: dicembre è stato il primo mese in flessione dopo 16 di crescita continua, con le immatricolazioni ferme al -3,3% rispetto all'ultimo mese del 2022 (dati ACEA - European Automobile Manufacturers' Association).

Mentre Francia, Spagna e Italia hanno chiuso in crescita, il campanello d'allarme è arrivato invece dalla Germania, che dopo aver chiuso in calo già novembre del 5,7%, in dicembre ha visto un crollo a due cifre, -23% rispetto allo stesso mese dell'anno precedente.

L'elettrico tiene e supera il diesel

Il calo di dicembre ha coinvolto anche le vendite di nuove auto elettriche, in decremento del 16,9%, il primo segno meno dal picco pandemico dell'aprile 2020. Una performance dovuta al calo della Germania (-47,6%) che rimane il primo mercato del continente per le auto "con la spina". Nonostante ciò, considerando l'anno nel suo complesso, il Vecchio Continente ha messo a segno un importante +37% di vendite di auto elettriche rispetto al 2022, superando quota 1,5 milioni. Il mese di ottobre 2023 ha fatto inoltre registrare un sorpasso storico: le immatricolazioni di auto elettriche "pure" hanno superato per la prima volta quelle di auto alimentate a diesel. L'anno si chiude con le BEV al 14,6% delle immatricolazioni

(+2,5% rispetto al 2022), mentre il diesel resta inchiodato al 13,6%. I primi due posti del podio per tipologia di alimentazione sono le auto a benzina (35,3%, in calo dell'1,1%) e le ibride senza alimentazione esterna (MHEV - Mild Hybrid Electric Vehicle e FHEV - Full Hybrid Electric Vehicle, al 25,8%, in crescita del 3,1%).

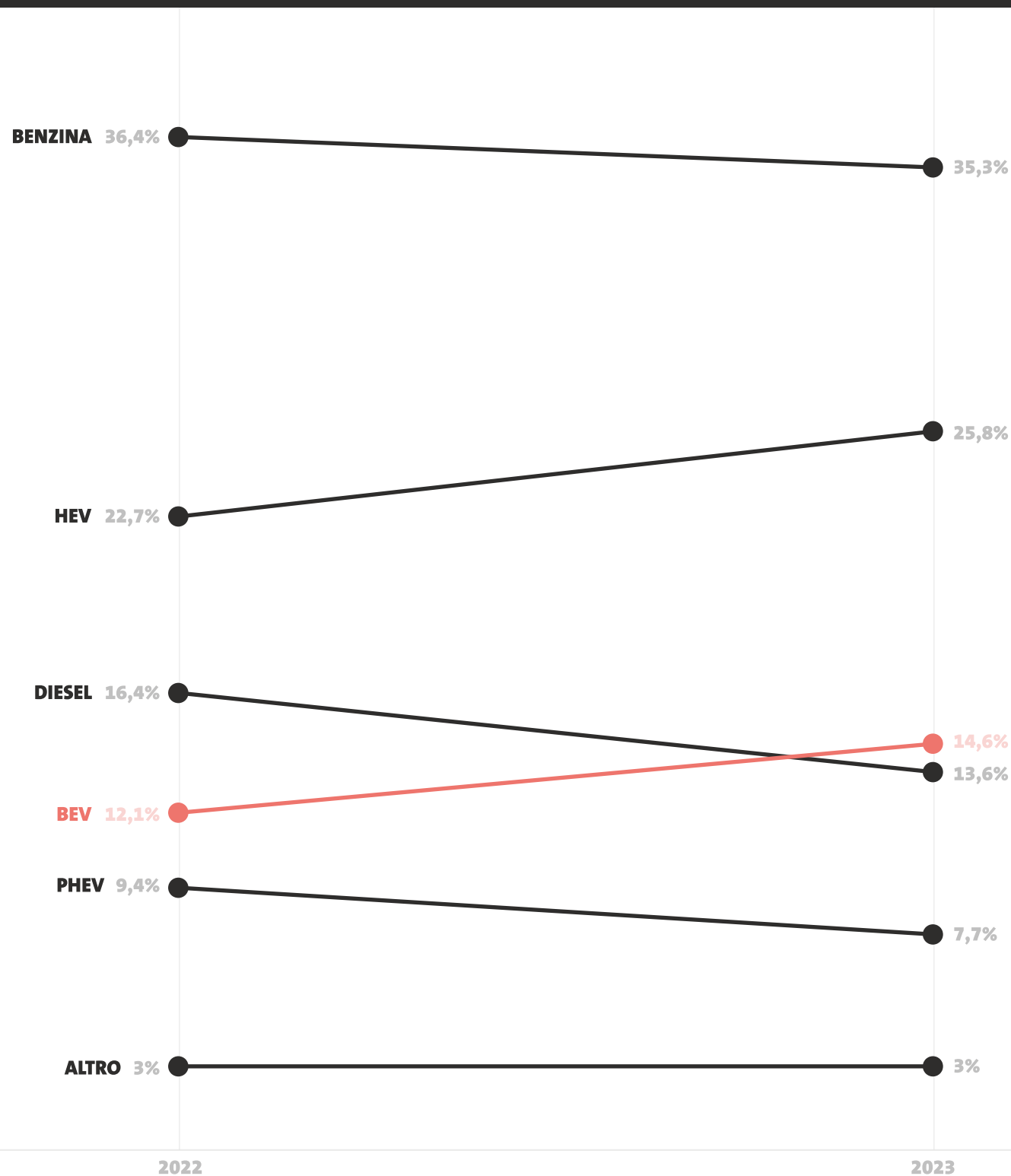
Le grandi differenze tra i Paesi

Ma l'Europa dell'auto elettrica non è tutta uguale, al contrario. C'è chi corre forte, soprattutto al Nord: in Finlandia, Islanda e Danimarca in un anno l'elettrico "guadagna" tra il 15 e il 16% delle immatricolazioni. La Norvegia è di gran lunga la prima della classe con l'83,3% delle auto immatricolate formate da BEV: tra 2022 e 2023 la crescita è del 5%. Nel gruppo di testa si fa notare anche il Portogallo: +6,5% da un anno all'altro, arrivando al 17,7% del mercato fatto di auto elettriche.

C'è poi una grande fetta di Europa in cui l'elettrico cresce a passo di lumaca. È formata dai Paesi dell'Europa orientale e meridionale dove la quota di BEV ha un tasso di crescita anno su anno sotto il 2%: Spagna, Ungheria, Regno Unito (dove però il 16,3% di immatricolato è elettrico, più della media continentale), Polonia, Repubblica Ceca, Slovacchia, Italia e Croazia. Sì, l'Italia è penultima nel continente guadagnando solo lo 0,4% da un anno all'altro.

È difficile spiegare performance così differenziate in poche parole. Sicuramente contano le politiche

QUOTA DI IMMATICOLAZIONI AUTO IN EUROPA PER FONTE DI ENERGIA, 2022 - 2023

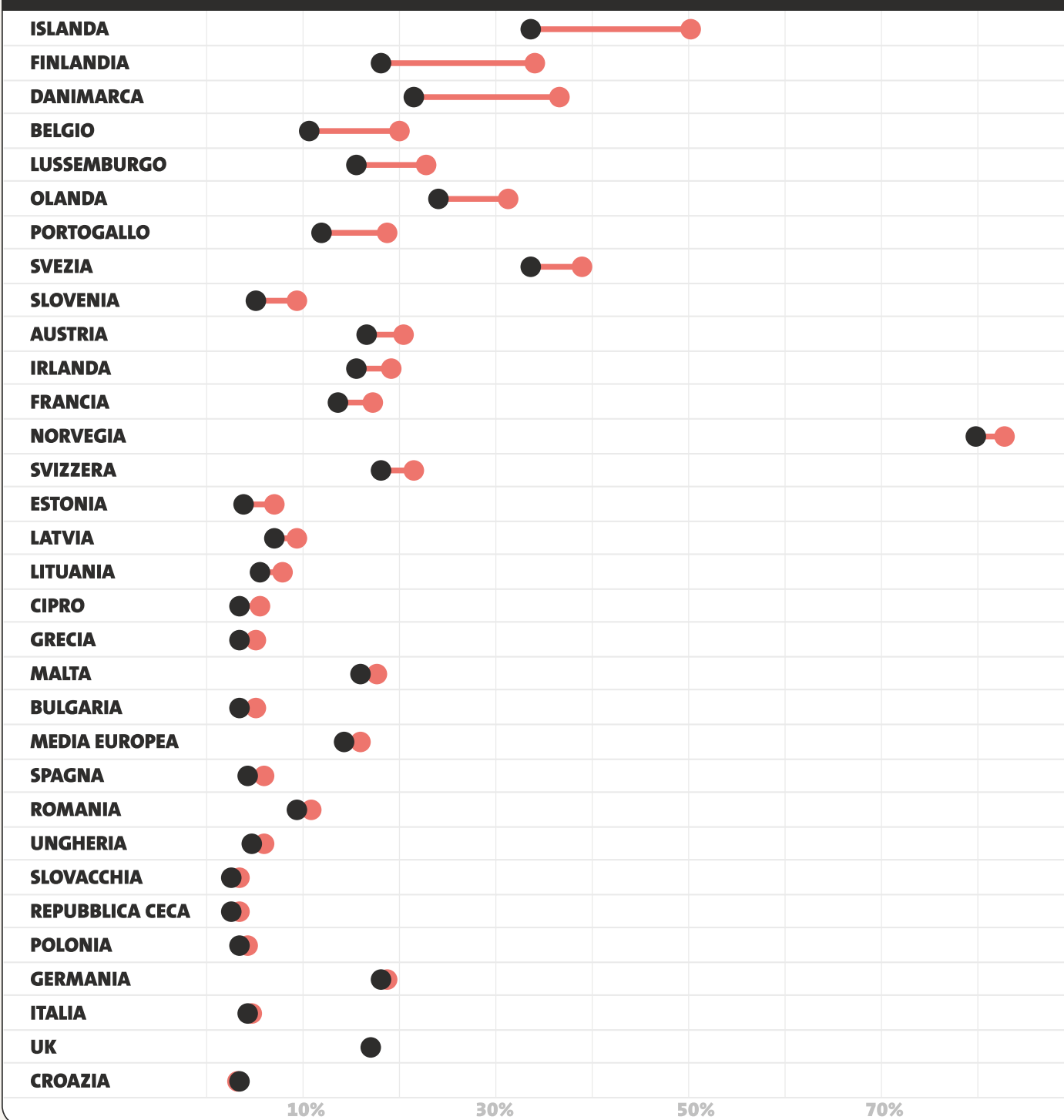


Fonte:

ACEA • I dati considerano il periodo gennaio - dicembre 2023, confrontato con lo stesso periodo del 2022.



QUOTA DI IMMATICOLAZIONI AUTO BEV SU TOTALE IMMATICOLAZIONI NEL 2023 E 2022



Fonte:
Elaborazione dati Unione Nazionale Rappresentanti Autoveicoli Esteri su base dati ACEA • I dati riguardano il periodo gennaio - dicembre 2023 e lo stesso periodo 2022

statali e regionali basate su benefici fiscali e incentivi all'acquisto: come emerge dalla [mappatura di ACEA](#), alcuni Paesi dell'Europa orientale non prevedono politiche spinte in questo senso. Eppure l'Ungheria, unico stato a non prevedere alcuna misura per favorire la mobilità elettrica, riesce a fare meglio dell'Italia, che invece mette in campo incentivi all'acquisto e l'esenzione dal bollo auto per cinque anni. La questione è più complessa: nell'influenzare la propensione all'acquisto per una o l'altra tipologia di veicolo hanno un ruolo importante la capacità d'acquisto – gli stati con reddito pro capite più alto tendono a stare nella parte alta della classifica – ma anche la sensibilità ambientale e la propensione culturale verso comportamenti ecologicamente “corretti”.

L'ABC dell'elettrico

Aggiorniamo la classificazione delle tipologie di veicoli ad alimentazione elettrica già proposta in un [precedente White Paper](#).

Veicolo micro hybrid: non ha un vero e proprio motore elettrico adibito a trazione ma un impianto elettrico più efficiente che supporta, ad esempio, il dispositivo Start&Stop.

Veicolo elettrico ibrido (HEV): nella classificazione di ACEA, questa definizione include:

- **Veicolo mild hybrid (MHEV):** questo tipo di veicolo è dotato di motore elettrico adibito a trazione che entra in funzione solo in alcuni momenti come, ad esempio, in accelerazione da fermo. Il motore elettrico si ricarica autonomamente.
- **Veicolo full hybrid (FHEV):** si intende un'auto ibrida nella quale il motore termico è affiancato da un motore elettrico adibito alla trazione. Questa macchina può funzionare anche solo in modalità elettrica. Qui il motore elettrico si carica recuperando l'energia di frenata.



Veicolo elettrico ibrido plug-in (PHEV): si intende un'auto che combina un tradizionale motore a combustione interna (diesel o benzina) e un motore elettrico a batteria, ricaricabile alle apposite colonnine. Il motore elettrico può funzionare in maniera indipendente o sinergica con il motore endotermico.

Veicoli elettrici a batteria (BEV): si intendono esclusivamente i veicoli elettrici puri, azionati da un motore elettrico e alimentati da energia elettrica prodotta da batterie che si ricaricano alle apposite colonnine.



SCARICA

La mappa europea dei benefici fiscali e degli incentivi

FONTI DELL'ARTICOLO ACEA