



## 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%).

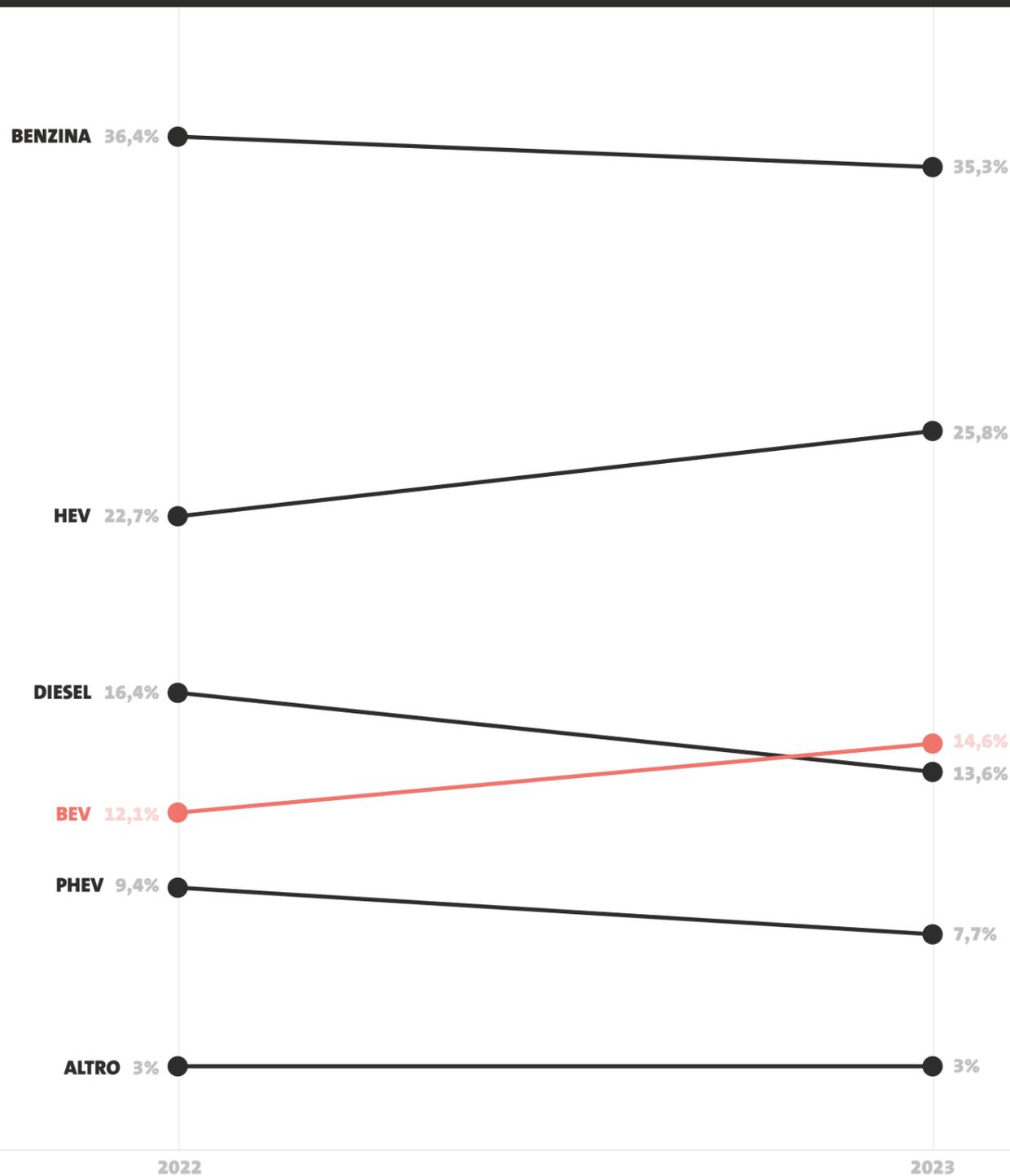
### Le grandi differenze tra i Paesi

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.

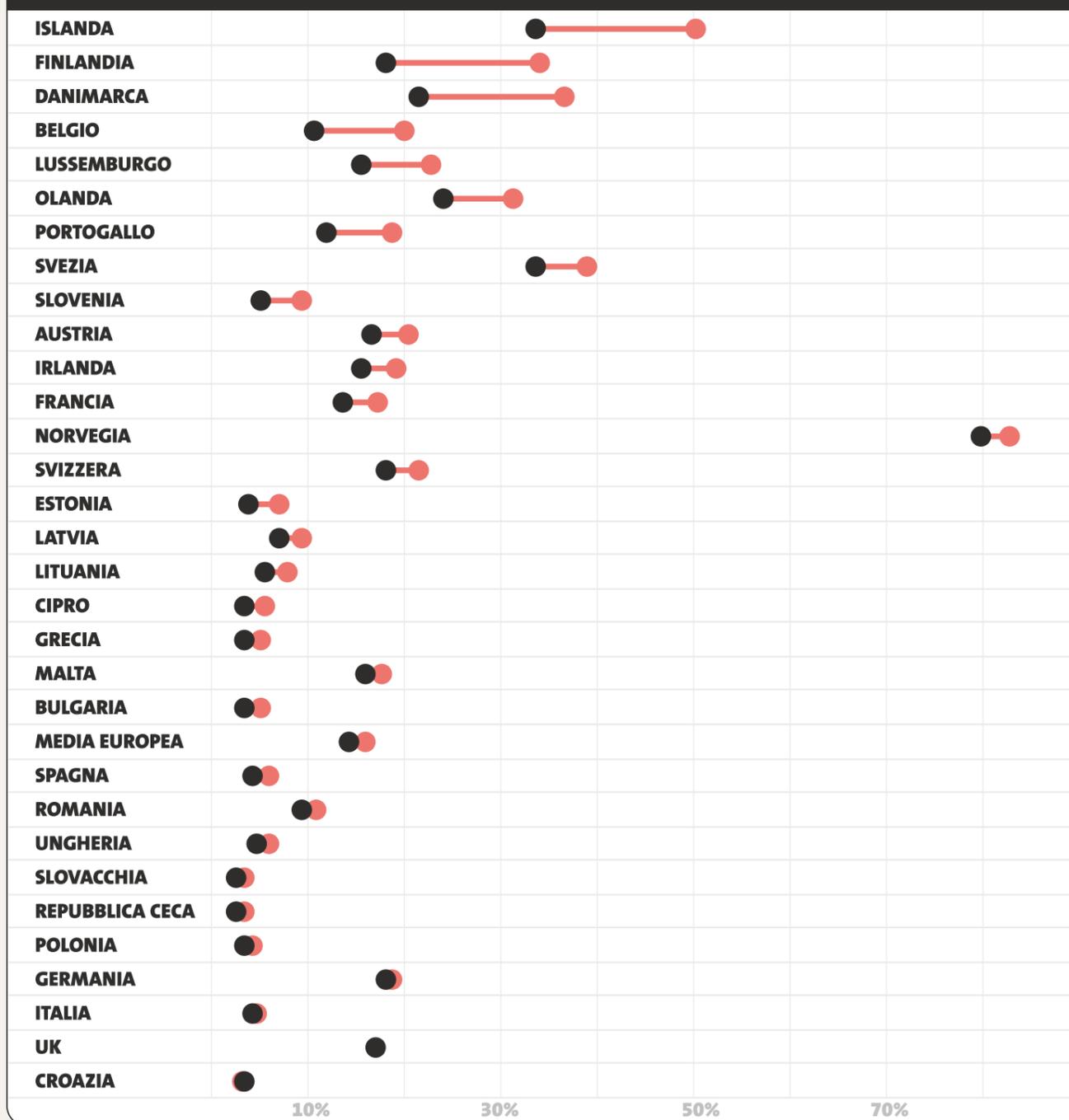
È difficile spiegare performance così differenziate in poche parole. Sicuramente contano le politiche

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