

Comunicato stampa

Roma, 12 ottobre 2020

Le auto elettriche triplicheranno la percentuale di mercato quest'anno. La maggior parte delle case automobilistiche è sulla buona strada per raggiungere gli obiettivi di emissioni dell'UE. L'analisi di T&E.

Le auto elettriche triplicheranno la propria quota di mercato in Europa, grazie agli standard europei di CO2 delle auto, secondo la nuova analisi di T&E. Malgrado la pandemia da Covid-19, le **vendite di veicoli elettrici** sono impennate dal 1 Gennaio contestualmente all'entrata in vigore degli standard europei sulle emissioni di CO2 per le auto. Le vendite di elettriche raggiungeranno una quota di mercato pari al **10%** nel 2020 ed al **15%** nel 2021.

Transport & Environment, nel report pubblicato oggi, ha analizzato le vendite nella prima metà del 2020 offrendo un approfondimento delle strategie di conformità delle case automobilistiche. L'analisi effettuata dimostra l'efficacia degli standard di CO2, ma c'è un rischio: lo slancio dei veicoli elettrici rischia di spegnersi dopo il 2021 a causa degli obiettivi UE troppo poco ambiziosi previsti per il 2025 e il 2030.

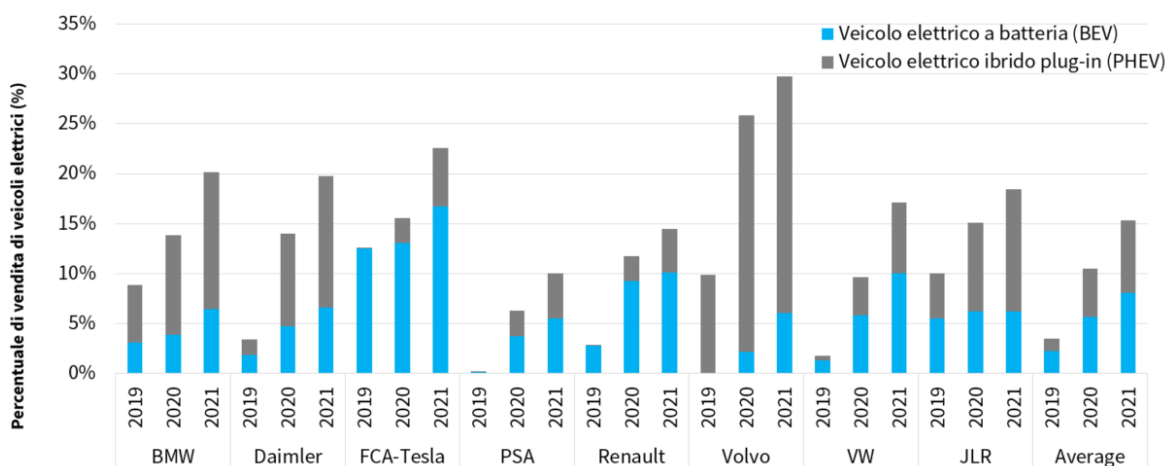
Veronica Aneris, Direttrice per l'Italia di T&E ha dichiarato: *Grazie agli standard di emissione, le vendite di auto elettriche stanno esplodendo in Europa, mentre le emissioni di CO2 del nuovo immatricolato hanno registrato il più sostanzioso calo da quando la norma è entrata in vigore nel 2008. Gli standard EU, insieme agli incentivi per l'acquisto, stanno trainando anche il mercato italiano, così contribuendo all'obiettivo dei 6 milioni di elettriche al 2030 previsto nel piano nazionale energia e clima del Governo. Ora bisogna supportare una revisione ambiziosa della norma, per assicurare che il trend positivo continui anche dopo il 2021 e non sia vanificato dai target troppo deboli per il 2025 e il 2030.*

www.kyotoclub.org

Giacomo Pellini, Clementina Taliento (Ufficio stampa Kyoto Club) • tel. 06 485539 – 06 4882137 • fax 06 48987009 • e-mail: g.pellini@kyotoclub.org; c.taliento@kyotoclub.org



Vendite previste di veicoli elettrici per casa automobilistica nel 2020 e 2021

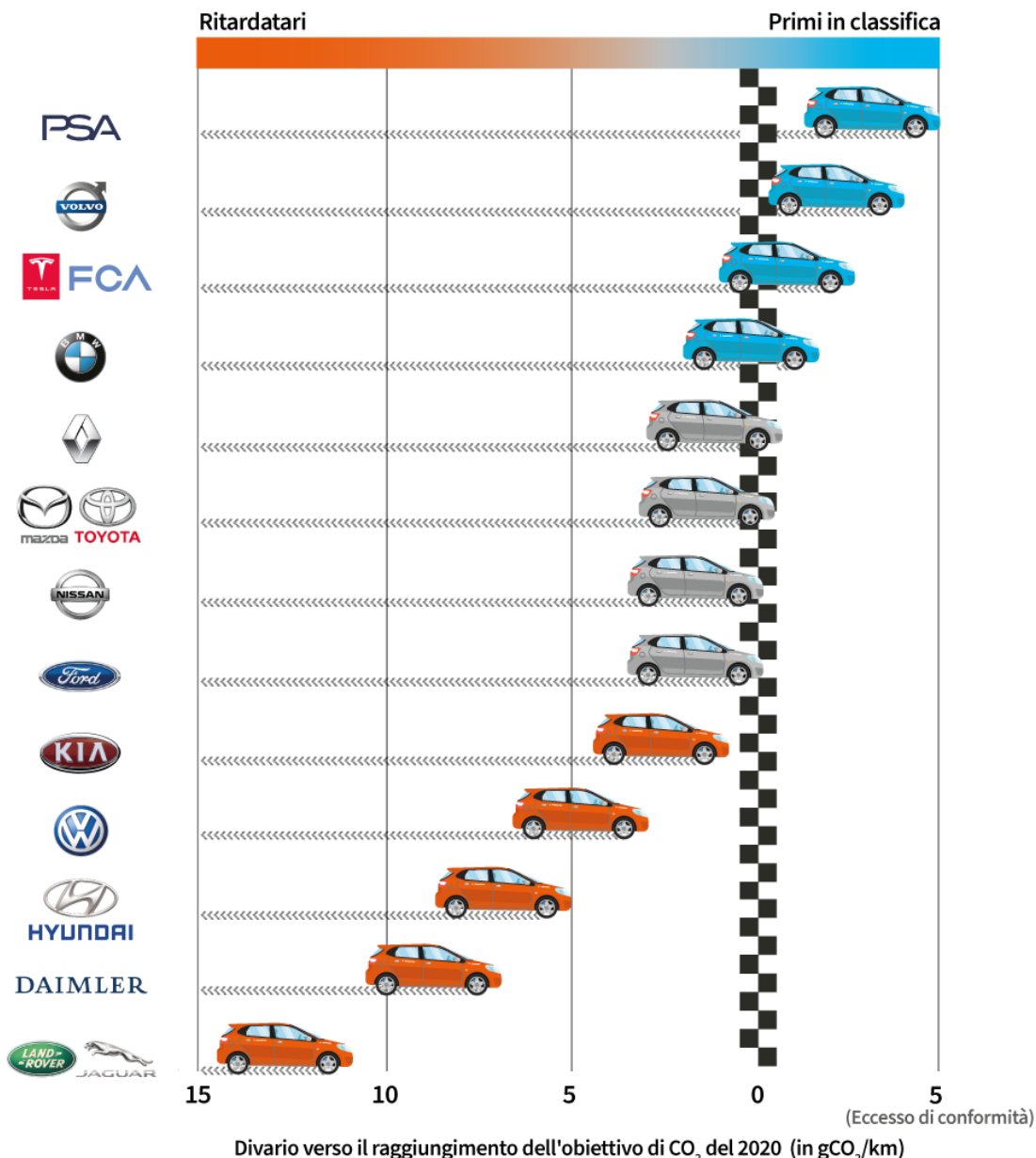


L'analisi effettuata da T&E mostra che il Gruppo PSA, Volvo, il pool FCA-Tesla e il gruppo BMW stanno già rispettando l'obiettivo europeo sulle emissioni medie del nuovo venduto, sulla base delle loro vendite nella prima metà del 2020. Le case automobilistiche Renault, Nissan, il pool Toyota-Mazda e Ford mostrano ancora un piccolo divario per chiudere il gap, con soli 2g di CO2/km. Sarà sicuramente conforme agli standard europei la Renault che con le vendite 2020 della sola "Zoe" eliminerà 15g di CO2.

Sono più lontani dagli standard: il Gruppo Volkswagen (5g), Hyundai-Kia (7g-3g), Daimler (9g) e Jaguar-Land Rover (13g), che per raggiungere il loro traguardo di conformità adotteranno delle strategie basate o sulla vendita di più veicoli ibridi *plug-in* o mettendo in comune le emissioni con altre case produttrici (*pooling*), o un mix di entrambe. Daimler, dal suo canto, colmerà gran parte del gap mancante vendendo più dei suoi ibridi *plug-in*, tra cui Classe E, Classe C, Classe A e GLC, le cui vendite sono cresciute rapidamente quest'anno.



La maggior parte delle case automobilistiche è sulla buona strada per raggiungere gli obiettivi di CO₂ dopo la prima metà dell'anno



Ma – come evidenziato nell'analisi condotta da T&E - mentre la quota di mercato delle auto elettriche passerà dal 3% al 10% quest'anno e al 15% l'anno prossimo, possiamo aspettarci di vederla solo al 20% quattro anni dopo se l'attuale regolamento sulle emissioni di CO₂ non

verrà reso più ambizioso. Il caso della Norvegia dimostra quanto velocemente possa crescere il mercato dei veicoli elettrici: dal 6% delle vendite nel 2013 a quasi il 50% nel 2018, soltanto cinque anni dopo.

È preoccupante che le vendite dei redditizi ma altamente inquinanti **SUV** siano aumentate fino al 39% della quota di mercato nella prima metà del 2020. Ciò è incoraggiato da una flessibilità prevista nel Regolamento UE in base alla quale la vendita di auto pesanti offre alle case automobilistiche obiettivi di CO₂, di fatto, meno stringenti [1]. Inoltre, la metà di tutte le auto elettriche vendute oggi sono ibride *plug-in* "false elettriche" che raramente vengono effettivamente "attaccate alla spina" ed emettono realmente dalle 2 alle 4 volte più CO₂ rispetto a quanto dimostrino i test di laboratorio. A riguardo, per T&E, l'UE dovrebbe fissare al più tardi il 2035 come data di fine vendita dei motori a combustione interna, compresa l'attuale tecnologia PHEV(Plug-In).

"Se il taglio delle emissioni climalteranti al 2030 del 55% rispetto ai livelli del 1990 verrà ufficialmente adottato dalla UE, alla fine del decennio le emissioni di CO₂ per km del parco auto dovranno dimezzarsi rispetto agli attuali livelli, innescando quindi una forte spinta alla mobilità elettrica, sottolinea Gianni Silvestrini, Direttore scientifico di Kyoto Club. È indispensabile dunque - continua Silvestrini - fissare una data per la fine della vendita di veicoli a combustione interna al massimo entro il 2035, come ha recentemente deciso la California (e possibilmente al 2030): rivolgiamo questa richiesta verso il nostro Governo, affinché possa orientare i consumatori e le imprese verso il futuro fatto di scelte per una mobilità sostenibile.

Note per la stampa:

[1] Leggi: The ICCT, Real-world usage of plug-in hybrid electric vehicles: Fuel consumption, electric driving, and CO₂ emissions, (2020).

<https://theicct.org/publications/phev-real-world-usage-sept2020>

Inoltre: T&E, UK briefing: The plug-in hybrid con,

(2020). <https://www.transportenvironment.org/publications/uk-briefing-plug-hybrid-con>

Leggere:

[Sintesi \(in italiano\) e full report](#)

www.kyotoclub.org

Giacomo Pellini, Clementina Taliento (Ufficio stampa Kyoto Club) • tel. 06 485539 – 06 4882137 • fax 06 48987009 • e-mail: g.pellini@kyotoclub.org; c.taliento@kyotoclub.org