

Informativa

x

Questo sito o gli strumenti terzi da questo utilizzati si avvalgono di cookie necessari al funzionamento ed utili alle finalità illustrate nella cookie policy. Se vuoi saperne di più o negare il consenso a tutti o ad alcuni cookie, consulta la [cookie policy](#).

Chiudendo questo banner, scorrendo questa pagina, cliccando su un link o proseguendo la navigazione in altra maniera, acconsenti all'uso dei cookie.

website

Home

Green Toscana

Archivio

Oroscopo

Eventi

Contatti

Diventa Partner

Newsletter

Aree Tematiche:

ACQUA | AGRICOLTURA | AREE PROTETTE E BIODIVERSITÀ | CLIMA | COMUNICAZIONE | CONSUMI | DIRITTO E NORMATIVA | ECONOMIA EC << >>

Home » News » Economia ecologica » A che punto è il mercato delle auto elettriche in Italia

Abbonati a
greenreport

A+ A- &img=

Cerca nel sito

Cerca

Economia ecologica | Energia | Mobilità

A che punto è il mercato delle auto elettriche in Italia

Nel 2017 ne sono state vendute 1.967, appena lo 0,1% del totale. Ma insieme ai ritardi anche i margini di sviluppo cominciano adesso a crescere

[24 aprile 2018]

Ad oggi circolano in Europa 501.798 vetture elettriche e circa 670.000 vetture ibride, in un mercato che si mostra in costante e rapida crescita: nel 2017 si sono vendute nel Vecchio continente 149.086 su un totale di 15.131.778 milioni di unità vendute, ovvero un magro 0,9%, ma in crescita di ben il +43,6%.

Si tratta in ogni caso di numeri che non si distribuiscono uniformemente sul territorio, ma sono anzi espressione di una forte polarizzazione. Da una parte molti paesi europei hanno già deciso di eliminare la vendita e circolazione dei veicoli a combustione nel medio o lungo termine, come Norvegia (dal 2025) e Olanda (dal 2035), e al contempo numerose case automobilistiche hanno

deciso di adeguarsi allo stesso trend cessando la produzione dei veicoli diesel, che risultano i più inquinanti della categoria sotto numerosi aspetti. Di conseguenza, anche le normative governative e locali si stanno gradualmente adeguando per accogliere e incentivare i cambiamenti in essere.

Non dappertutto però. Il mercato italiano delle auto elettriche, per portare un esempio concreto, è ancora molto arretrato: nel 2017 sono state vendute 1.967 vetture elettriche (lo 0,1% del mercato) e 66.000 auto ibride (comunque in forte crescita rispetto al 2016, +71%). Nonostante tutto la mobilità elettrica è ancora un settore di nicchia nel nostro Paese, ma secondo gli analisti di Prosiel – associazione senza scopo di lucro rappresentante i principali attori della filiera elettrica nel Paese – vi sono tutti i presupposti affinché le auto elettriche diventino lo standard per la mobilità nazionale.

Alcuni indizi stanno emergendo, primo fra tutti la scelta annunciata da Enel di investire dai 100 ai 300 milioni di euro per installare lungo lo Stivale 14mila colonnine di ricarica entro il 2022. Anche alcuni comuni, province o regioni, sono già da tempo attivi sullo stesso fronte: la Provincia autonoma di Trento ha incentivato a fine 2017 l'acquisto di auto elettriche o ibride plug-in con un contributo che varia da 4 a 6 mila euro; la Regione Lombardia attraverso un Bando ha stanziato fino a 1.500 euro a fondo perduto per ogni punto di ricarica installato entro la fine del 2017; numerose sono le regioni, infine – ricordano da Prosiel – che operano l'esenzione da 3 a 5 anni dal pagamento del bollo auto per i possessori di auto elettriche o ibride, e progressi si registrano anche sul fronte legislativo nazionale.

Con l'approvazione del decreto legislativo 257/2016, a recepimento della direttiva 2014/94/UE, dal 31/12/2017 è infatti diventata obbligatoria la predisposizione per l'installazione di colonnine di ricarica dei veicoli elettrici in edifici di nuova costruzione ad uso non residenziale (con superficie > 500 m²); edifici residenziali di nuova costruzione con più di 10 unità abitative; fabbricati già esistenti sottoposti a ristrutturazione edilizia di primo livello (cioè soggetti a un intervento che coinvolga almeno il 50% della superficie lorda e l'impianto termico); almeno il 20% degli spazi a parcheggio (coperto o scoperto) e dei box auto totali, inoltre, devono permettere la ricarica di una vettura. Partendo da qui Milano, Torino, Bologna e Campobasso hanno già inserito una norma nel proprio regolamento edilizio che vincola gli edifici (residenziali e non, >500 m² e di nuova costruzione, paradossalmente tranne gli edifici pubblici) a predisporre l'allaccio di infrastrutture elettriche per la ricarica dei veicoli.

Perché allora il mercato italiano delle auto elettriche è tanto indietro rispetto alla media europea? I motivi sono molti, ma uno spicca su tutti: l'incapacità di fare sistema. Sono sebbene la realizzazione delle reti infrastrutturali per la ricarica dei veicoli elettrici nel territorio nazionale costituisca, secondo la stessa Unione europea, obiettivo prioritario e urgente, il "Piano nazionale infrastrutturale per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica" approvato nel 2012 che prevedeva investimenti per 50 milioni di euro dal 2013 al 2015 non è ancora effettivo: a nulla sono serviti i



richiami della Corte dei conti e di parlamentari sensibili al tema come Ermete Realacci, con il risultato che decine di milioni di euro stanziati per la concreta diffusione della mobilità elettrica continuano a rimanere chiusi in un cassetto.

[DISCLAIMER](#) | [PUBBLICITÀ](#) | [FAQ](#) | [GREEN TOSCANA](#) | [CONTATTI](#) | [CREDITS](#) | [PRIVACY POLICY](#)

Testata giornalistica iscritta al numero 1/06 al registro stampa del Tribunale di Livorno con provvedimento del Presidente del Tribunale del 3/1/2006
Greenreport società cooperativa editore, P.IVA 01884590496 – web development: www.zaki.it