

COMUNICATO STAMPA

## VIII White Paper di Repower: il 2024 anno cruciale per la mobilità sostenibile e i veicoli elettrici, tra ostacoli, consapevolezza e innovazione

*Il White Paper di Repower, giunto all'ottava edizione, fotografa il settore della mobilità sostenibile, le sue prospettive, le innovazioni che lo traineranno e i principali trend in atto.*

- *In Italia il settore automotive si è ripreso dopo un 2022 difficile: nel 2023 si è registrato un +18,87% di immatricolazioni (1.572.144 contro le 1.322.096 del 2022).*
- *Positivi i numeri per l'elettrico in Italia: 66.276 nuove immatricolazioni di auto elettriche pure (BEV), +35,11%; +45,3% per i veicoli commerciali leggeri BEV, completamente elettrici (non ibridi);*
- *Tuttavia, Italia la quota di mercato delle BEV si ferma al 4,2% contro il 14,6% europeo.*
- *Cresce ancora l'installazione di colonnine di ricarica in Italia: a fine 2023 i punti di ricarica pubblici registrano una crescita pari al +38% rispetto al 2022, per un totale di 50.678 unità, distribuite su 26.997 infrastrutture.*
- *Assestamento fisiologico per i numeri delle e-bike in Italia, mentre sono in calo nel 2023 le vendite di moto e scooter: 12 mila mezzi elettrici a due ruote venduti, pari però al -26,3% rispetto all'anno precedente.*
- *Nel contempo il mercato di moto, scooter e ciclomotori ha registrato un +15,7%, superando le 337 mila immatricolazioni: in primis gli scooter (+20,6%, 173 mila veicoli), seguiti dalle moto (+14,8%, 145 mila immatricolazioni), in calo i ciclomotori (-11,7%, 18 mila veicoli venduti).*

Milano, 19 febbraio 2024 - Repower, gruppo attivo nel settore energetico e della mobilità sostenibile, ha pubblicato l'ottava edizione del White Paper "La mobilità sostenibile e i veicoli elettrici", documento di riferimento nel mondo della mobilità a 360° che fa il punto sul settore a livello mondiale: il White Paper aggrega indicatori, numeri e previsioni e definisce una visione d'insieme del panorama italiano, europeo e mondiale della mobilità verde.

Trend di mercato, innovazioni e nuovi scenari mondiali fino alle nuove applicazioni con guida autonoma, alla nautica elettrica e alle e-bike per arrivare alle principali fake news: il documento analizza i principali dati sull'automotive e sull'e-mobility, a due e tre e quattro ruote - all'interno di uno scenario energetico e legislativo in evoluzione - e si propone come guida per orientarsi nel complesso e articolato mondo della mobilità sostenibile.

"Otto anni di White Paper ci danno una visione dettagliata di come si sia evoluto lo scenario della mobilità sostenibile in Italia, Europa e nel mondo - commenta Fabio Bocchiola, CEO di Repower Italia -. Il tema di questa edizione riguarda le aspettative che ci siamo dati, anche in termini di obiettivi europei da raggiungere, e la realtà fatta di segnali incoraggianti ma anche di preoccupazioni per l'impatto reale di una rivoluzione che non è in discussione se non nei tempi della sua piena applicazione. Ci siamo lasciati alle spalle un anno caratterizzato da luci e ombre, con alcuni settori che sono andati avanti a passo sostenuto, come le infrastrutture di ricarica, e altri meno, come le vendite di auto a zero emissioni in Italia: il panorama generale della mobilità sostenibile è quindi in costante evoluzione vista la velocità con cui cambiano tecnologie e le soluzioni per gli utenti. Una prima conclusione che possiamo trarre da questo White Paper è che stiamo cambiando il nostro modo di muoverci: per avanzamento tecnologico e convenienza economica, per motivazioni di accresciuta coscienza ambientale e per

*consapevolezza che l'automobile di proprietà spesso non è più un simbolo di libertà sociale, ma spesso ne rappresenta un ostacolo”.*

*“Nel 2023 abbiamo assistito a un'accelerazione straordinaria nella diffusione delle infrastrutture di ricarica, che pone basi solide per consentire a un crescente numero di automobilisti di beneficiare dei vantaggi della mobilità elettrica - osserva il **Segretario Generale di Motus-E, Francesco Naso** - il lavoro da fare non è certo finito, ma la strada è quella giusta e anche nel 2024 vedremo la rete di ricarica migliorare costantemente al servizio dei cittadini e diventare ogni giorno più capillare. Al tempo stesso, grazie alla rimodulazione degli incentivi auto e al debutto di modelli a batteria sempre più accessibili, anche il circolante elettrico potrà aumentare sensibilmente, assottigliando il vero gap che separa l'Italia dagli altri grandi Paesi europei. Esiste poi a tutt'oggi anche un altro gap su cui agire, ed è quello informativo. In tal senso, iniziative come questo White Paper possono essere senz'altro utili per accrescere la consapevolezza dei cambiamenti in atto”.*

## **CAPITOLO 1: L'ITALIA E I TREND DI MERCATO**

Dopo un 2022 difficile per il settore automotive, caratterizzato da un **calo delle immatricolazioni** del -9,7% rispetto all'anno precedente, il 2023 ha visto il mercato italiano dell'auto segnare un +18,87%, con 1.572.144 immatricolazioni contro le 1.322.096 del 2022, comprendendo i veicoli con motori a combustione interna, elettrici e ibridi.

In questo contesto, i segnali per il mercato full electric in Italia nel 2023 sono timidamente positivi: 66.276 nuove immatricolazioni di auto elettriche pure (BEV), con un incremento complessivo del 35,11%. In termini assoluti, le BEV in Italia sono 220.188 (dati di *Motus-E*, dicembre 2023). Secondo le **stime di UNRAE** (giugno 2023) rappresentano lo 0,5% del parco circolante. Per i veicoli commerciali leggeri BEV, quindi completamente elettrici (non ibridi), le immatricolazioni sono state 5.980 tra gennaio e novembre 2023; sono quindi stati sufficienti 11 mesi per superare di gran lunga le 4.115 unità registrate in tutto il 2022: +45,3%. Queste note positive non riescono però a colmare il gap con l'Europa, dove il market share di tutti i veicoli BEV nel 2023 ha raggiunto il 14,6%. In Italia la quota di mercato delle BEV si ferma al 4,2%, pari a meno di un terzo del resto del continente. Tutte le auto ibride (HEV) rappresentano il 36,1%, mentre le sole ibride plug-in (PHEV) hanno un peso del 4,4% tra le nuove immatricolazioni.

In Italia, guardando i dati regionali, rimane molto accentuato lo scarto tra Nord e Sud: in testa il Trentino-Alto Adige con 12.807 immatricolazioni, a seguire Lombardia con 12.509, Lazio con 7.533 veicoli immatricolati, Toscana (6.410), Veneto (5.327), Emilia-Romagna (5.026), Piemonte (4.299), Campania (2.068), Sicilia (1.929) e Puglia (1.304). Da segnalare l'ottima performance della Campania, che rispetto all'anno precedente scala di due posizioni, dal decimo all'ottavo posto, crescendo del 29%.

Fari puntati sulla **rete di infrastruttura di ricarica**: l'Italia sconta ancora un ritardo rispetto ai partner europei ma vive un **trend positivo**. Secondo una rilevazione di *Motus-E* alla fine del 2023 il numero dei punti di ricarica ad accesso pubblico è infatti aumentato del +38% rispetto al 2022. Sono 50.678 i punti di ricarica installati, distribuiti su 26.997 infrastrutture, con un aumento di 7.663 unità (+40% a/a). Tra settembre e dicembre 2023, in soli tre mesi, si sono aggiunti 3.450 nuovi punti di ricarica, con un ritmo sostenuto: oltre 280 in più, in media, ogni settimana. Considerando le macro-regioni, il Nord con il 58% concentra oltre la metà dei punti di ricarica, mentre il Centro con il 22% e il Sud e isole con il 20% si dividono il resto. A livello regionale è la Campania ad essere cresciuta maggiormente, registrando a dicembre 2023 un tasso di crescita di nuove installazioni pari al +347% rispetto a dicembre 2022. A seguire, Friuli-Venezia Giulia, Sicilia, Liguria e Sardegna, dove le nuove installazioni sono aumentate tra il +167 e il +108% rispetto al 2022.

La strada da fare è però ancora lunga: il **target** finale del PNRR prevede infatti di installare oltre 21 mila punti di ricarica rapida entro giugno 2026 (7.500 in autostrada e 13.000 nei centri urbani), per uno stanziamento di 741 milioni di euro. Da segnalare che la maggior parte dei possessori di

auto elettrica in Italia oggi la ricarica la fa nel proprio garage. Infatti i punti di ricarica domestici nel 2023 **hanno superato quota 400 mila**: dieci volte tanto quelli ad uso pubblico.

Le e-bike, prodotto di punta delle “due ruote” elettriche in Italia, si sono rese protagoniste di una vera e propria cavalcata lunga otto anni. Infatti, secondo i **dati** dell’ANCMA, dalle 56 mila EPAC (Electric Pedal Assisted Cycle) vendute nel 2015, si è passati alle 337 mila del 2022: un mercato che in sette anni si è sestuplicato e i segnali di rallentamento arrivati nel 2023 ne rappresentano un fisiologico assestamento. La corsa della pedalata assistita ha però un rovescio della medaglia nella **crisi** che attraversano le moto e gli scooter elettrici: nel 2023, gli italiani ne hanno acquistato 12 mila unità, con una flessione del 26,3% rispetto all’anno precedente. Dati che ANCMA **imputa** alla “fine prematura degli incentivi”.

Nel frattempo, il mercato delle moto, scooter e ciclomotori a combustione interna ha messo a segno un ottimo +15,7%, superando le 337 mila immatricolazioni, il **miglior risultato dal 2010**. A trainare sono gli scooter (+20,6%, che si traduce in 173 mila veicoli targati), seguiti dalle moto (+14,8%, 145 mila immatricolazioni), mentre sono in calo i ciclomotori (-11,7%, 18 mila veicoli venduti). Un trend che accomuna tutta Europa, come mostrano le **statistiche** dell’associazione europea dei produttori ACEM.

## **CAPITOLO 2: DALLO SCETTISCISMO A UNA NUOVA CONSAPEVOLEZZA**

La transizione verso un nuovo modello di mobilità sostenibile è un processo concreto, fatto di normative, investimenti e piani industriali con un ruolo di primo piano per l’elettrificazione dei mezzi di trasporto: nel nuovo scenario, occorre cambiare la narrazione prevalente che si offre all’opinione pubblica. Ma non è affatto semplice né immediato: nel nostro Paese, infatti, sono ancora pochi gli opinion leader che si espongono in favore dell’adozione dell’elettrico e generano un effetto di “trascinamento” verso la parte del mercato più aperta alle innovazioni.

Proprio nel mercato dell’usato, **l’elettrico stenta a conquistare spazi**, restando fermo a una quota dello **0,5% dei passaggi di proprietà nel 2023**, nonostante i prezzi convenienti rispetto a diesel e benzina. Esistono però **settori in crescita, come il noleggio, le flotte aziendali e il turismo** su cui si può fare leva, insieme alla diffusione sempre più capillare delle reti di ricarica e ad adeguati incentivi, per avvicinare fasce più ampie di opinione pubblica ad abbracciare un nuovo modello di mobilità.

Il White Paper traccia **l’identikit del proprietario tipo dell’elettrico**: perché si acquista un’auto elettrica? Il 40% degli intervistati attribuisce la sua decisione a questioni ambientali, mentre solo il 15% cita la possibilità di usufruire di incentivi fiscali. Il 25% ha scelto un’auto a batteria per i costi più bassi, l’11% per il piacere della guida e il 10% perché la ritiene “adatta al proprio stile di vita”. Alla domanda su quale auto si usa per lavoro, più della metà utilizza un’auto nuova, il 19% un’auto usata e il 22,4% in leasing o a noleggio. La maggior parte del campione (circa il 51%) percorre in un anno tra i 30 mila e 50 mila chilometri e chi guida un’auto elettrica è il 9,2%. Un dato interessante perché, per quanto possa apparire basso, è più del doppio della quota di immatricolazioni di veicoli elettrici “puri” (BEV), che si aggira attorno al 4%.

Si nota inoltre come gli italiani tendano a rimandare l’acquisto dell’auto: secondo uno studio condotto lo scorso anno da **ANIASA e Bain & Company**, quasi il 60% della popolazione non ha preso in considerazione l’acquisto di un bene costoso come l’auto soprattutto per motivi legati all’incertezza economica. In questo contesto dominato dalla prudenza, il noleggio emerge sempre più come una soluzione alternativa all’acquisto dell’auto. Una scelta che è anche ecologica, perché ad oggi la flotta a noleggio in Italia è per il 30% elettrica ed ibrida e ha emissioni di CO<sup>2</sup> inferiori in media del 20% rispetto a quelle del circolante nazionale, come riporta sempre **ANIASA**.

### CAPITOLO 3: LE SCELTE DELLA POLITICA, LE SFIDE DELL'INDUSTRIA

Le elezioni europee del giugno 2024 hanno un valore decisivo per tracciare il destino della strategia “verde” del Vecchio Continente. La nuova Commissione Europea dovrà prendere decisioni importanti su molti dossier del *Green Deal* avviati ma non ancora conclusi. Un gran numero di azioni previste dal piano varato da Ursula von der Leyen, infatti, è ancora oggetto di discussione tra la Commissione, il Parlamento Europeo, i rappresentanti dei governi nazionali che siedono nel Consiglio europeo, le lobby che rappresentano gli interessi delle industrie e le organizzazioni ambientaliste.

Una delle decisioni più controverse è stata l'**approvazione**, il 28 marzo 2023, della messa al bando dei motori a combustione entro il 2035: il nuovo regolamento sulle emissioni CO<sup>2</sup> delle autovetture prevede il divieto, entro quella data, di vendere nuove auto e furgoni alimentati da motori a combustione interna - benzina e diesel - in tutta l'Unione Europea. Le auto alimentate da motori termici continueranno comunque ad essere vendute e acquistate nel **mercato dell'usato**.

Seguendo il faro della neutralità climatica entro il 2050, la Commissione Europea ha fissato obiettivi stringenti: il taglio del 45% delle emissioni di anidride carbonica dei veicoli pesanti entro il 2030, il 65% nel quinquennio successivo e, infine, il 90% entro il 2040. Il percorso prevede una serie di misure progressive che coinvolgono anche autobus e veicoli professionali come tir, autocarri o betoniere.

**Cosa prevede la nuova normativa europea? Essenzialmente l'obbligo per le nuove auto di non produrre alcuna emissione di CO<sup>2</sup> a partire dal 2035.** L'obiettivo è la riduzione del 100% delle emissioni rispetto al 2021, con degli obiettivi intermedi: per il 2030 il taglio di emissioni deve essere pari al 55% per le auto e al 50% per i furgoni. Le nuove regole non impongono che entro il 2035 tutte le auto in circolazione siano a emissioni zero ma riguardano quelle di nuova immatricolazione. A questo obiettivo si aggiunge l'azzeramento delle emissioni per gli autobus urbani nel 2030.

### CAPITOLO 4: LA CORSA TECNOLOGICA VERSO LE CITTÀ DEL FUTURO E LE FAKE NEWS

Il White Paper analizza il panorama delle **startup italiane** che più stanno lavorando in ambito mobilità: sono 836 e rappresentano il 5,7% del totale delle startup innovative nel nostro Paese. In base al rapporto *“Le startup innovative in ambito mobilità”* di Assolombarda, le startup legate alla mobilità sostenibile operano soprattutto nei settori: automotive (17%), servizi di delivery (15%), logistica (13%), mobilità elettrica e micromobilità (13%).

**Fake news, bufale, false informazioni sulla mobilità elettrica che vogliamo sfatare:**

#### *“I veicoli elettrici vanno a fuoco più facilmente”*

Un tragico fatto di cronaca ha riportato in auge questa credenza diffusa, tuttavia tra le tante **smentite** arrivate dal mondo scientifico, economico ed ambientalista, è intervenuta anche **Federcarrozzieri**, l'associazione delle autocarrozzerie italiane, secondo cui i veicoli ad alimentazione elettrica presentano il medesimo rischio di incendio delle auto a motore termico e la presenza di una batteria al litio non alimenta affatto la possibilità di fenomeni incendiari.

#### *“Le batterie al litio non si possono riciclare”*

Le batterie possono essere recuperate, riciclate e riutilizzate, ad esempio per creare stabilizzatori e unità di stoccaggio energetico per impianti fotovoltaici (Vehicle To Grid), prolungando così il proprio ciclo di vita sotto altre forme, come peraltro previsto dalle normative dell'Unione Europea che ne impongono il riuso.

#### *“L'auto elettrica inquina come quella termica”*

Stando ai **dati** diffusi di recente da *Sima* (Società Italiana di medicina ambientale) le auto elettriche immatricolate in Europa, nel loro intero ciclo di vita, emettono in media il 69% in

meno di CO<sup>2</sup> in atmosfera rispetto ad una vettura a gasolio: 75 grammi di CO<sup>2</sup> equivalente per km, contro i 250 g di una vettura diesel.

***“In Italia non ci sono abbastanza colonnine di ricarica”***

Oggi in Italia si contano più di 50 mila punti di ricarica (intesi come prese fisiche a cui collegarsi) pubblici o aperti al pubblico, distribuiti su quasi 27 mila infrastrutture. Il numero di auto elettriche circolanti è pari a circa 217 mila vetture. A dicembre 2023 il numero dei punti di ricarica ad accesso pubblico è aumentato del +38% rispetto al 2022.

Tra settembre e dicembre 2023 si sono aggiunti 3.450 nuovi punti di ricarica. La rete, insomma, è in crescita.

***“Non è vero che le auto contribuiscono al riscaldamento globale”***

È una delle affermazioni più diffuse tra chi vuole difendere l'attuale modello di trasporto basato sull'auto di proprietà alimentata a combustibili fossili. A smentirla sono i dati dell'[Agenzia Europea dell'Ambiente](#), secondo cui il settore dei trasporti è responsabile di circa un quarto delle emissioni totali di CO<sup>2</sup> in Europa. All'interno del settore dei trasporti, il 71,7% delle emissioni è prodotto dal trasporto stradale. A loro volta, le autovetture generano il 60,7% del totale delle emissioni.

Per consultare il White Paper completo clicca [qui](#).

\*\*\*

Il Gruppo Repower, attivo nel settore elettrico da oltre 100 anni e con il quartier generale a Poschiavo (Cantone dei Grigioni), è tra i primi operatori svizzeri nella generazione da fonti rinnovabili e opera sulle principali borse elettriche europee oltre che sull'intero mercato energetico svizzero e italiano. Repower è presente su tutta la catena del valore del settore e la sostenibilità ha sempre guidato le sue attività, dalla generazione passando per tutti i servizi a valore aggiunto offerti ai propri clienti. Dal 2002 Repower è attivo anche in Italia, dove si rivolge esclusivamente alle aziende. Nel 2022 Repower Italia ha prodotto un fatturato superiore a 3,2 miliardi di euro (valore calcolato in base ai principi swiss gaap) sui complessivi circa 4,7 miliardi, generati a livello di Gruppo. L'innovazione è il segno distintivo dell'approccio di Repower al mercato italiano, dove vanta un ricco portafoglio di servizi e prodotti: dalle forniture di luce e gas, all'efficienza energetica e alla mobilità elettrica.

**Press Office/Ufficio Stampa**

**Repower:** Davide Damiani - cell. 331 6073775 - [davide.damiani@repower.com](mailto:davide.damiani@repower.com)

**eos comunica:** Luigi Borghi - cell. 392 9958934 - [luigi.borghi@eoscomunica.it](mailto:luigi.borghi@eoscomunica.it)