

COMUNICATO STAMPA

Rischi e opportunità nell'attuale scenario di mercato e geopolitico
Repower presenta il IX White Paper sulla mobilità sostenibile

Il 2024 anno è stato un anno difficile per il mercato delle auto elettriche
In uno scacchiere internazionale in continua evoluzione
la transizione energetica non si ferma
Innovazione, digitale, turismo le parole chiave del 2025

*Il White Paper di Repower, giunto alla nona edizione,
fotografa il settore della mobilità dolce
con un focus sull'anno difficile appena trascorso,
le nuove sfide per il 2025, le innovazioni tecnologiche e i trend in atto*

- *In Italia il settore automotive ha registrato nel 2024 una contrazione del 0,5% delle immatricolazioni complessive, per un totale di 1.559.229*
- *Il segmento delle auto full electric (BEV) in Italia segnala un calo dell'1% con 65.620 vetture immatricolate; in diminuzione anche le immatricolazioni di auto ibride plug-in (PHEV) che passano dal 4,4% delle immatricolazioni del 2023 al 3,3% del 2024*
- *In Italia la quota di mercato delle BEV è stabile al 4,2%, contro la media UE del 13,6%*
- *Cresce la rete di infrastruttura di ricarica in Italia, con 60.339 punti di ricarica pubblici e un incremento di 13.111 unità rispetto al 2023 (+28%)*
- *Luci e ombre nel mercato delle due ruote in Italia: se nel 2023 si è registrato un calo del 19% per le ebike, con le vendite scese a 273 mila unità, il settore cicloturistico in generale ha registrato una crescita del 35% rispetto al 2022;*

Milano, 18 febbraio 2025 - Repower, gruppo attivo nel settore energetico e della mobilità sostenibile, ha pubblicato la **nona edizione del White Paper sulla mobilità sostenibile** dal titolo **Auto elettrica: provocazione o promessa?** il documento di riferimento nel mondo della mobilità dolce che, come da tradizione, fa il punto sul settore a livello nazionale, europeo e mondiale.

Il White Paper aggrega dati, analizza scenari, propone tendenze, previsioni e riflessioni con l'obiettivo di definire una **visione d'insieme dell'articolato mondo della mobilità sostenibile**, reso ancora più complesso dal **contesto geopolitico in continua evoluzione**.

*“La mobilità sostenibile sta vivendo un rallentamento nel suo sviluppo - commenta **Fabio Bocchiola, CEO di Repower Italia** nell'introduzione al White Paper. Durante lo scorso anno non abbiamo registrato solo una contrazione nei numeri del mercato delle auto elettriche, abbiamo assistito alla progressiva messa in discussione di progetti e tecnologie, in un quadro internazionale che sta cambiando velocemente. Si tratta, però, di una fase che non mette in discussione lo sviluppo della mobilità sostenibile, ma sono i tempi di realizzazione che vengono rimodulati in questo scenario. Non solo, l'innovazione sta modellando nuove forme di mobilità dolce, che il White Paper analizza insieme alle applicazioni più promettenti della mobilità sostenibile, tra le quali spicca un settore in particolare del sistema paese Italia: il turismo. Si tratta di una industry che può liberare molto potenziale proprio grazie all'adozione di soluzioni innovative di mobilità”.*

Una previsione confermata anche da **Marina Lalli, presidente di Federturismo Confindustria**: *“Per i prossimi quattro anni si prevede che il mercato globale dei viaggi crescerà più velocemente dell'economia mondiale con un tasso d'incremento compreso tra il 6% e il 10%. È quindi necessario costruire itinerari che coinvolgano anche le località più periferiche per facilitare il decongestionamento delle grandi mete turistiche. Trasporto pubblico, piste ciclabili e veicoli in condivisione: la multimodalità è la strada verso una mobilità sostenibile”.*

In tal senso, è necessario *“un grande impegno condiviso a livello culturale”* come evidenzia **Francesco Naso, segretario generale di Motus-E**. *“Ancora oggi circolano troppe fake news relative alla mobilità elettrica, che contribuiscono a far rimanere il Paese ancorato al passato, comportando dei rischi da non sottovalutare sul fronte della competitività internazionale”*. E a tal proposito, se *“le dinamiche geopolitiche incidono su questa industria - sottolinea Naso - la priorità per l'Europa deve essere quella di accelerare sul fronte tecnologico perché siamo nel pieno di una competizione globale. I macro blocchi cinese e americano continueranno a spingere in questa direzione e non possiamo rimanere indietro. Anche perché mobilità elettrica e batterie rappresentano la base su cui si costruirà l'industria del futuro”*.

CAPITOLO 1 - Il mercato: numeri e tendenze - #trend

Il 2024 è stato un anno di stallo per il settore automotive italiano, che si riflette in una **contrazione del 0,5% delle immatricolazioni** di nuovi veicoli (dati ACEA). L'anno si è chiuso con 1.559.229 immatricolazioni totali, una frenata dopo i [dati positivi del 2023](#). Tante le motivazioni per spiegare questa battuta d'arresto, tra cui il costo sempre più alto del bene auto: il **prezzo medio** delle auto immatricolate nel Bel Paese ha toccato nel 2024 quota **30.000 euro**, un abisso rispetto ai 21.000 euro medi dell'era pre-Covid, come segnala il [Sole 24 Ore](#) riprendendo una stima del Centro Studi Fleet&Mobility.

In questo contesto non brilla il segmento delle auto full electric (BEV), che in Italia registra un calo dell'1%, con **65.620 vetture immatricolate**, e una **quota di mercato stabile al 4,2%**, confermando il ritardo storico nei confronti dei maggiori mercati europei. Non va meglio per le auto ibride plug-in (PHEV) che hanno subito un calo significativo, passando dal 4,4% delle immatricolazioni del 2023 al **3,3%** del 2024. L'Italia continua a mostrare una **diffusione delle auto elettriche a macchia di leopardo**: con 22.584 immatricolazioni di veicoli full electric (BEV), il **Nord-Est** si conferma alla guida della classifica delle macroaree italiane per nuove targhe nel 2024, seguito dal **Nord-Ovest** con 17.594 unità. Nelle regioni del **Centro** si sono registrate 16.008 immatricolazioni, mentre il **Sud** e le **Isole** si attestano rispettivamente a 5.836 e 2.961 unità.

Interessante lo scenario che riguarda la **rete di infrastruttura di ricarica**: secondo i dati di Motus-E, l'Italia conta **60.339 punti di ricarica pubblici**, con un incremento di 13.111 unità rispetto al 2023 (+28%). Un risultato ottenuto grazie a un'espansione capillare della rete e a un forte incremento dei punti di ricarica veloci e ultraveloci, che rappresentano ormai il 49% delle nuove installazioni degli ultimi 12 mesi. La distribuzione delle infrastrutture mostra una **concentrazione maggiore nel Nord Italia**, che accoglie il **58% dei punti di ricarica totali**, seguito dal **Centro (20%)** e dal **Sud e le isole (22%)**. Parallelamente, i **punti di ricarica autostradali** sono **triplicati in due anni**, passando da 310 a **1.057**, ma solo il **42% delle aree di servizio autostradali è attualmente dotato di infrastrutture di ricarica**.

Il mercato delle **due ruote** in Italia si conferma un settore in evoluzione. I [dati](#) di Confindustria ANCMA fotografano un **panorama in crescita**, con vendite complessive che, dal 2023 al 2024, passano da 318.955 a 353.093 unità, spingendo sia le **moto**, che **crescono del 14,48%**, sia gli scooter, che registrano un incremento del 7,54%. Anche i ciclomotori chiudono con un rialzo del 7,45%.

In frenata il mercato delle e-bike: nel 2023 si è registrato un **calo del 19%**, con le vendite scese a **273 mila unità**. Tuttavia, sul totale delle biciclette vendute in Italia nel 2023, le e-bike rappresentano il 20%, un valore quasi raddoppiato rispetto all'11% del 2019. Il **bike sharing** mantiene la propria centralità nel sistema della mobilità sostenibile: il numero di biciclette in sharing è cresciuto del 16,3%, con la tipologia free flow a rappresentare il 79,4% del totale.

CAPITOLO 2 - Geopolitica della mobilità - #vision

Il settore dei trasporti è responsabile di circa un quarto delle emissioni totali di gas serra: per questo, nel processo di transizione verso un futuro sostenibile, la mobilità deve essere ripensata. Il **Green Deal Europeo** costituisce il **piano strategico dell'Unione per guidare la transizione ecologica**.

Salvo ripensamenti oggi non improbabili, l'Unione Europea ha stabilito che dal **2035** non sarà più possibile immatricolare nuove auto con motori endotermici, un passaggio cruciale del Green Deal per decarbonizzare i trasporti. La rivoluzione nel **mercato dell'automotive**, però, non può trascurare i **desideri e i comportamenti dei consumatori**.

I dati parlano chiaro: in Italia, il numero di auto intestate a giovani sotto i 25 anni è diminuito del **43%** tra il 2011 e il 2021. Anche il numero di neopatentati è in calo. La diffusione di car sharing, piattaforme di noleggio a lungo termine e soluzioni multimodali come la **Mobility as a Service (MaaS)** stanno trasformando il modo in cui ci spostiamo. Su questo fronte, l'Italia ha a disposizione **quasi 47 milioni di euro** (40 nell'ambito del PNRR e 16,9 milioni aggiuntivi stanziati dal Fondo Complementare) per il finanziamento di progetti di sperimentazione in ambito MaaS.

Considerando tutte le tipologie di alimentazione, Motus-E rileva come nel 2024 in Italia le immatricolazioni di auto termiche da parte di privati si siano attestate al **58,5%** del totale, mentre le **flotte aziendali** hanno coperto il **5,3% del mercato**¹. Per quanto riguarda le **auto elettriche**, il **53,6%** delle immatricolazioni è stato effettuato da privati, mentre le flotte aziendali hanno rappresentato l'**8,4%**². Dunque, l'elettrico ha un maggiore appeal presso le aziende rispetto alle soluzioni termiche.

Le flotte aziendali sono legate a doppio filo a un altro tassello importante per la costruzione di un più ampio mercato dell'auto elettrica in Italia: il **mercato dell'usato**, che per quanto ancora dominato da auto alimentate a benzina e a diesel, vede in **lenta ma continua crescita le opzioni elettriche (EV) e ibride**, che secondo i dati di Carfax rappresentano rispettivamente l'**1** e il **5%** dei veicoli usati acquistati.

CAPITOLO 3 - Le nuove opportunità del turismo sostenibile - #business

L'Italia nel 2023 ha totalizzato **447 milioni di presenze turistiche** (dati [Istat](#)), classificandosi al terzo posto in Europa dopo Spagna e Francia. Il turismo è una risorsa economica fondamentale che ha contribuito al **18% del Pil nazionale nel 2024** (secondo i dati elaborati dall'Università Tor Vergata di Roma). Il **turismo sostenibile** rappresenta un pilastro del Sistema Paese e oggi ci sono le condizioni per elaborare un modello innovativo al fine di tutelare il patrimonio italiano e rispondere alle esigenze delle comunità locali e dei visitatori. Un elemento chiave è la gestione più equilibrata dei flussi turistici.

Il turismo sostenibile si sta dimostrando in grado di generare **opportunità lavorative di qualità**, inserendosi nel trend più ampio dei "green jobs". In Italia, secondo un rapporto dell'**OCSE del 2024**, il 19,5% della forza lavoro è occupato in ruoli **green-driven**, con una quota del 13,7% riservata a occupazioni nuove o emergenti, mentre il 5,1% opera ancora in settori emission-intensive. Tra i settori maggiormente coinvolti ci sono l'automotive e l'energia, dove stanno emergendo nuove figure professionali come il **mobility manager**, che si occupa di progettare soluzioni per ridurre l'impatto ambientale degli spostamenti. Altri ruoli ricercati sono gli **installatori di colonnine di ricarica**, gli **specialisti in infrastrutture per la mobilità elettrica**, gli **analisti dei dati per la mobilità sostenibile** e gli **ingegneri per sistemi di guida autonoma** che si candidano ad essere figure sempre più rilevanti nel futuro del settore automotive.

CAPITOLO 4 - L'innovazione che cambia il volto alle città - #futuro

CITTÀ DIGITALI

Nel contesto della **mobilità sostenibile** italiana, il ruolo delle città come motori della trasformazione digitale appare cruciale. I risultati dell'**ICity Rank 2024** - lo studio annuale di Forum PA sulla digitalizzazione dei 108 Comuni capoluogo italiani - evidenziano un **Paese in fermento sul fronte della trasformazione digitale**. **Otto città** - Bergamo, Bologna, Firenze,

¹ La quota rimanente è così ripartita: il 10,7% alle autoimmatricolazioni e il 25,5% alle società di noleggio a breve e lungo termine

² La quota rimanente è così ripartita: il 9,2% ad autoimmatricolazioni e concessionari e il 28,8% ai noleggi a breve e lungo termine

Genova, Milano, Modena, Roma e Venezia - emergono come leader indiscusse. Subito dietro, un gruppo di 30 centri urbani si colloca nella fascia degli “altamente digitalizzati”, con realtà come Brescia, Cagliari, Parma, Perugia, Reggio Emilia, Rimini, Torino e Trento che sfiorano la piena digitalizzazione. Questo progresso è trainato anche dai finanziamenti del PNRR, che hanno accelerato l’adozione di tecnologie innovative, contribuendo a ridurre le differenze storiche tra Nord e Sud e tra città di dimensioni diverse.

INTELLIGENZA ARTIFICIALE

La guida autonoma rappresenta una delle applicazioni più ambiziose dell’IA nella mobilità. I veicoli a guida autonoma, grazie a sensori **LiDAR** (Light Detection And Ranging), telecamere e algoritmi di machine learning, sono in grado di analizzare milioni di dati al secondo per prendere decisioni in tempo reale. In Europa, è la **Germania** il Paese con la legislazione più avanzata, con il [via libera](#) dato nel dicembre 2024 alla commercializzazione dei primi modelli di auto a guida autonoma di livello 3, cioè con la possibilità, per il guidatore, di staccare le mani dal volante in alcuni tratti di strada, fino a una velocità di 95 chilometri all’ora.

NAUTICA ELETTRICA

Con un contributo [stimato](#) al 3% delle emissioni globali di CO₂, il trasporto navale commerciale è al centro di numerose iniziative volte alla decarbonizzazione. La Cina si posiziona come leader nell’adozione di flotte navali elettriche, con **COSCO** che nel 2024 ha [lanciato](#) il più grande cargo full electric attualmente disponibile nel settore. Questa nave portacontainer, con una capienza di 700 container marittimi, è alimentata da una batteria di oltre **50.000 kWh**, con la possibilità di configurare il numero di moduli batteria in base alla durata del viaggio

In Europa, la Norvegia è leader nell’elettrificazione navale. Dopo il traghetto Medstrøm (che abbiamo raccontato [nel White Paper 2024](#)), l’operatore **Fjord1** ha annunciato che a partire dal 2026 introdurrà quattro traghetti a motore elettrico di 120 metri di lunghezza.

In Italia, il 2024 ha visto l’istituzione di un **fondo di 3 milioni di euro** destinato alla sostituzione e alla rottamazione dei motori endotermici delle imbarcazioni, alimentati da carburanti fossili, con motori elettrici, nonché l’acquisto di un eventuale pacco batterie per l’impiego e l’installazione nelle unità da diporto.

TRASPORTO AEREO ELETTRICO

Secondo le proiezioni dell’**ICAO** (International Civil Aviation Organization), senza interventi incisivi, le emissioni dell’aviazione internazionale potrebbero raddoppiare o addirittura triplicare entro il 2050, raggiungendo valori compresi tra 1.300 e 1.800 Mt di CO₂. Il trasporto aereo elettrico, sebbene ancora in larga parte sperimentale, rappresenta una delle promesse valide per un’aviazione più sostenibile. A livello europeo, il programma **Horizon Europe** destina fondi significativi alla ricerca sull’aviazione sostenibile, con particolare attenzione allo sviluppo di tecnologie elettriche e a idrogeno. Nonostante il potenziale degli aerei elettrici, il settore deve affrontare numerose sfide. L’autonomia limitata li rende adatti principalmente a voli regionali, mentre lo sviluppo di infrastrutture di ricarica richiede ingenti investimenti.

5 luoghi comuni sull’elettrico a cui “staccare la spina”

Anche in questa edizione continua il lavoro di debunking per impostare un dibattito pubblico sulla mobilità sostenibile, facendo riferimento a dati e informazioni corrette.

1. L’auto elettrica costa molto di più rispetto alle altre auto

Le auto elettriche hanno un costo iniziale generalmente più alto rispetto a quelle a combustione, ma risultano più economiche nel lungo periodo. I **minori costi di gestione** contribuiscono a compensare rapidamente l’investimento iniziale.

2. Se vado in vacanza in Italia, le colonnine elettriche non ci sono

Contrariamente alla credenza diffusa, l’Italia sta facendo significativi progressi nell’implementazione di infrastrutture per la ricarica di veicoli elettrici (+28% di punti di ricarica pubblici rispetto al 2023). La rete delle colonnine su suolo pubblico è in continua crescita, così

come quella di strutture alberghiere e ristoranti. Secondo i dati di [Eviaggio](#), sono oltre **2300 le strutture** che offrono questo servizio ai turisti.

3. Le auto elettriche non hanno un'autonomia sufficiente a compiere grandi viaggi

Secondo l'[Elaborazione Motus-E su dati EV-Volumes](#), l'86% delle auto elettriche sul mercato garantisce un'autonomia adeguata per coprire oltre il 98% degli spostamenti quotidiani dei cittadini europei, come evidenziato da una ricerca del 2022 su 46.000 veicoli in 17 Paesi.

Dal 2015 al 2024, l'autonomia media delle auto elettriche in Europa è cresciuta del 91%, passando da 211 km a 400 km, con modelli che ora superano i 700 km.

4. I tempi di ricarica sono lunghi

La risposta in questo caso è: "dipende". La [durata della ricarica dipende da diversi fattori](#), ma grazie ai progressi nell'infrastruttura e nei veicoli stessi, i tempi sono sempre più ridotti e adatti a diverse esigenze. Le stazioni ultrafast permettono di ricaricare l'80% di una batteria da circa 75 kWh in tempi che vanno dai 18 ai 30 minuti. Anche per chi utilizza la ricarica domestica, con una Wall Box da 7,4 kW si può ricaricare completamente una batteria di dimensioni medie in poche ore e, per utilizzi prevalentemente cittadini, molte auto elettriche possono raggiungere una carica significativa con potenze più basse, come quelle delle colonnine da 22 kW.

5. Se fa freddo, le auto elettriche si scaricano subito

La realtà è ben diversa: le batterie al litio subiscono una riduzione temporanea dell'autonomia alle basse temperature, ma con alcuni accorgimenti è possibile ottimizzarne l'efficienza. Studi come quelli di [Recurrent](#), su oltre 10.000 veicoli in tutti gli Stati Uniti, e [Geotab](#), con 4.200 auto monitorate, dimostrano che, pur con perdite variabili (fino al 40% tra -1 e -7 °C e fino al 50% a -15 °C), l'autonomia resta sufficiente per la maggior parte degli utilizzi quotidiani.

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

Gruppo Repower

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 2023 Repower Italia ha prodotto un fatturato pari a 1,66 miliardi di euro (valore calcolato in base ai principi swiss gaap) sui complessivi circa 3,46 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 - davide.damiani@repower.com - cell. 331 6073775

eos comunica

Michela Gelati - michela.gelati@eoscomunica.it - cell. 347 6339998

Luigi Borghi - luigi.borghi@eoscomunica.it - cell. 392 9958934

Paola Lavezzoli - paola.lavezzoli@eoscomunica.it - cell. 349 5518893