

# In Italia la rete di ricarica va più veloce del mercato delle auto elettriche

Nei 12 mesi l'aumento dei punti di ricarica a uso pubblico è stato del 19% e nel primo trimestre 2026 le installazioni sono salite a 78.253

Il settore italiano della mobilità elettrica sta vivendo una fase di espansione ma, rispetto ad altri Paesi europei, evidenzia aspetti critici e anche paradossali. Il primo dato incontrovertibile, è che, in Italia, la diffusione delle auto elettriche è inferiore rispetto ai principali Paesi della Ue. Nel primo trimestre del 2026, il tasso di penetrazione delle auto elettriche (BEV) nella Ue è cresciuto fino al 19,4% e in Francia e Germania si è attestato, rispettivamente, su livelli pari al 27,9 e al 22,8 per cento. Dal canto suo l'Italia, con una quota di mercato elettrica intorno all'8%, si posiziona tra gli ultimi posti nel contesto europeo. A fronte di un mercato ancora abbastanza ridotto, l'Italia presenta una rete infrastrutturale per la ricarica che viaggia velocemente. Secondo i dati Motus-E, nel primo trimestre del 2026, si è registrato un nuovo passo avanti per la rete italiana delle colonnine per auto elettriche. Al 31 marzo, infatti, sono saliti a 78.253 i punti di ricarica a uso pubblico installati nella Penisola, in aumento di 12.261 unità in 12 mesi e di 5.206 unità dall'inizio dell'anno. Crescono anche le installazioni ad alta e altissima potenza: il 64% dei punti di ricarica posati negli

ultimi 12 mesi è di tipo veloce e ultraveloce, a fronte del 50% dell'anno precedente. Aumentano i punti di ricarica sulle autostrade che toccano quota 1.461 unità (942 a marzo 2024), di cui l'87% è di tipo veloce in corrente continua e il 61% oltre i 150 kW di potenza. A livello territoriale, la Lombardia domina la classifica delle Regioni con più punti di ricarica a uso pubblico (17.143 punti, +3.837 negli ultimi 12 mesi), seguita dal Piemonte (7.574 punti, +1.223 nei 12 mesi), Veneto (7.413 punti, +1.382 nei 12 mesi) e Lazio (6.985 punti, +945 nei 12 mesi). "Pur in un contesto complicato, caratterizzato dal ritardo, tutto italiano, nell'adozione dei veicoli elettrici, a fronte di un mercato europeo in forte espansione, e dalle note criticità autorizzative e regolatorie", osserva il presidente di Motus-E, Fabio Pressi, "gli operatori della ricarica stanno portando avanti, sostanzialmente da soli, con responsabilità e impegno, un processo di infrastrutturazione strategico per il Paese. Un processo per il quale non è più rinviabile un reale coordinamento tra tutti i soggetti pubblici e privati coinvolti".

**55.902**

Potenza  
< 50 kW

**15.408**

Potenza tra  
50 kW e 149 kW

**6.943**

Potenza  
≥ 150 kW

In due anni, i punti di ricarica installati **sul territorio** italiano sono passati da **54.164** a **78.253** e quelli sulla rete autostradale sono cresciuti di oltre il 50%, passando da **942** a **1.461**

**+5.206** punti di ricarica  
nel Q1 2026

**+12.261** punti di ricarica  
negli ultimi 12 mesi

Di cui il **63%** di tipo  
**veloce e ultra-veloce**

QUANTO CRESCE LA RETE





## Con l'elettrico meno costi per i furgoni

**G**li autoveicoli elettrici (a uso privato e commerciale) hanno un costo di acquisto ancora più elevato rispetto alle auto endotermiche dello stesso segmento di mercato. Ma che succede se, invece del solo prezzo di acquisto, si considera il TCO (Total Cost of Ownership) ovvero il costo totale di un bene o servizio lungo tutto il suo ciclo di vita che include, nel caso dei veicoli, tutte le possibili voci di costo, dal rifornimento alla manutenzione? Una idea precisa la fornisce lo studio "Il TCO per la logistica e il trasporto pubblico locale", realizzato da Motus-E. Secondo l'analisi, già oggi, una società di trasporto che impiega un furgone elettrico al posto di uno endotermico può arrivare a risparmiare il 21% in termini di costo totale di possesso (il total cost of ownership, TCO) appena dopo 6 anni di utilizzo. Ad incidere sono soprattutto i minori costi operativi, che da soli sono in grado di compensare interamente il costo d'acquisto.

Più in dettaglio, secondo i dati di Motus-E relativi al comparto dei furgoni, il maggior costo di acquisto, superiore in media del 59%, viene completamente abbattuto da costi di manutenzione inferiori del 37%, costi di rifornimento più bassi del 61% e altri costi legati all'utilizzo minori del 48% (consumo AdBlue, assicurazione, ecc.), che portano entro 6 anni a un vantaggio medio pari al 21%. Per questo motivo è essenziale che l'Italia si doti in tempi rapidi di una rete di ricarica dedicata al trasporto pesante su gomma, in modo da consentire a tutti gli operatori del settore di poter beneficiare dei vantaggi economici che l'elettrificazione potrà garantire nei prossimi anni. In questo senso è rilevante lo studio realizzato da Motus-E in collaborazione con GSE e Infoblu NewGen, che per la prima volta in Italia, analizzando i dati e le percorrenze di oltre 100.000 camion circolanti nella Penisola, ha individuato

quali dovranno essere le principali aree da infrastrutturare per consentire alle società di trasporto di valutare il passaggio all'elettrico laddove ciò comporti un effettivo vantaggio. "L'elettrificazione del trasporto merci, sul lungo raggio e per l'ultimo miglio, è un trend da guardare da con la massima attenzione, che richiede il coinvolgimento sinergico di diversi attori e che può garantire vantaggi molto concreti per gli operatori del settore", sottolinea il presidente di Motus-E, Fabio Pressi. Un aiuto per lo sviluppo di questo segmento di mercato può arrivare anche dall'approvazione di misure specifiche volte ad agevolare l'acquisto e l'uso di furgoni e autobus elettrici. E' il caso delle quote minime di acquisiti "green" nella PA come previsto dalla direttiva UE 'Veicoli Puliti' oppure delle misure contenute nel Programma nazionale per il rinnovo bus TPL da attuare entro il 2033.

“ Con un **furgone elettrico** al posto di uno endotermico si **risparmia il 21%** in termini di costo totale di possesso dopo sei anni

# Dal fisco un aiuto per le flotte aziendali

**N**egli ultimi anni, le flotte aziendali stanno vivendo una trasformazione significativa grazie alla mobilità elettrica. Sempre più imprese scelgono di elettrificare i propri veicoli per ridurre i costi operativi, migliorare la sostenibilità e beneficiare di incentivi fiscali mirati. Secondo il Global EV Outlook 2025 dell'Agenzia Internazionale per l'Energia (AIE), le vendite globali di auto elettriche hanno superato i 20 milioni nel 2025, arrivando a rappresentare oltre un quarto (circa il 25% o più) di tutte le auto vendute nel mondo. In Italia, in particolare, il comparto delle flotte aziendali elettriche ha registrato un aumento del 40% negli ultimi due anni.

Nel dettaglio le aziende che scelgono di adottare auto elettriche beneficiano di una serie di vantaggi sia di natura economica (meno costi operativi) che fiscale, ad iniziare dall'esenzione dal pagamento del bollo auto (totale per i primi cinque anni).

Attualmente, la normativa prevede articolazioni diverse delle percentuali di deducibilità a seconda dell'utilizzo del veicolo. Per i mezzi ad uso esclusivamente aziendale o pubblico, è riconosciuta la deducibilità integrale al 100% ai fini IRPEF/IRES, senza limiti di spesa. Quando il veicolo è assegnato in uso promiscuo al dipendente, la deducibilità scende al 70%, mentre negli altri casi il valore si attesta al 20%, con un massimale di 18.075,99 euro per l'acquisto o il leasing e di 3.615,20 euro annui per il noleggio.

Sul versante IVA, la normativa consente la detrazione integrale per i veicoli utilizzati esclusivamente per finalità aziendali o per gli agenti di commercio, mentre negli altri casi di utilizzo la detrazione si riduce al 40%. Sul fronte della fiscalità aziendale, l'associazione Motus-E propone di differenziare le percentuali di deducibilità in funzione

del profilo emissivo del veicolo: una soluzione che significherebbe orientare le scelte d'acquisto delle imprese verso soluzioni a zero emissioni.

Da ricordare infine che la legge di bilancio 2025 ha modificato le percentuali di tassazione dei fringe benefit per i veicoli aziendali, premiando le auto più sostenibili. Le aliquote attuali prevedono per le BEV il 10% del valore convenzionale del veicolo (forfait ACI) e per le PHEV (ibride plug-in) il 20%. A ciò è seguito un intervento chiarificatore dell'Agenzia delle Entrate, che ha stabilito che le nuove percentuali di tassazione si applicano sui veicoli nuovi o già immatricolati messi a disposizione del dipendente dal 1° gennaio 2025.

L'intervento legislativo ha interessato anche le modalità di rifornimento e/o ricarica, generando tuttavia una sovrapposizione di norme. Mentre, per i veicoli tradizionali, i rifornimenti di carburante pagati dal datore di lavoro non costituiscono reddito imponibile per il dipendente, per i veicoli elettrificati le spese sostenute e rimborsate per la ricarica (sia domestica che aziendale), in contesti privati, sono considerate reddito imponibile, generando nel caso di auto a uso promiscuo una doppia tassazione sull'energia elettrica impiegata, già compresa nel calcolo del fringe benefit. Per superare questo problema, sono anche state presentate due proposte emendative al DL Fiscale attualmente in discussione presso la Commissione Finanze del Senato della Repubblica che mirano a modificare la normativa inserendo una specifica che escluda dal reddito da lavoro dipendente le spese sostenute per l'acquisto di energia elettrica destinata alla ricarica dei veicoli aziendali. In questo modo, il trattamento fiscale delle auto elettriche diventerebbe più equo, favorendo l'adozione di flotte verdi.



“ Per aiutare lo sviluppo del settore servirebbe **differenziare le percentuali di deducibilità** in funzione del profilo emissivo del veicolo

# Batterie: lo sviluppo passa da sinergia tra industria, istituzioni e ricerca

Sostenere la crescita del settore chiave delle batterie grazie a una sinergia tra l'industria italiana le istituzioni pubbliche, gli enti di ricerca e l'università. È su questo tema che si è focalizzato l'evento "Sicurezza energetica e competitività. Le aziende dello storage incontrano le istituzioni", organizzato da Motus-E e WEC Italia, che hanno messo intorno a un tavolo la filiera italiana degli accumuli elettrochimici, il mondo politico e quello della ricerca. La conferenza ha visto la partecipazione di oltre 50 aziende attive lungo la catena del valore italiana delle batterie che condividono l'obiettivo di sviluppare un comparto che riveste un ruolo decisivo ai fini di una maggiore sovranità energetica nazionale. Con un mercato globale che nel 2025 ha superato i 150 miliardi di dollari, il settore dello storage rappresenta una priorità industriale in tutto il mondo. In questo contesto, l'Europa si è data il traguardo di soddisfare con la produzione domestica almeno il 40% della domanda interna di celle per le batterie stazionarie e i trasporti entro il 2030.

"Riunire una filiera articolata e impostare un dialogo così proficuo e strutturato con istituzioni, enti di ricerca e università era una priorità assoluta per il Paese e siamo entusiasti del risultato raggiunto", ha osservato il segretario generale di Motus-E, Francesco Naso che ha salutato positivamente l'ampia partecipazione all'evento che, ha detto, restituisce la fotografia di un'industria viva e pronta a fare la propria parte. Abbiamo posto le basi per un cambio di passo strategico, che richiede ora un coordinamento in grado di valorizzare le competenze delle imprese e accelerare gli investimenti in un

settore cruciale, anche e soprattutto alla luce dello scenario geopolitico attuale", ha concluso Naso.

Il Segretario Generale WEC Italia, Michele Vitiello, ha invece sottolineato che le tensioni geopolitiche espongono l'Italia a "vulnerabilità strutturali. Dipendiamo dall'estero per le fonti fossili, ma anche per le materie prime critiche necessarie a rinnovabili e accumuli", ha sottolineato Vitiello. "In questo contesto, segnato dalla spinta europea all'elettrificazione e da una domanda crescente di energia decarbonizzata, il sistema Italia, nella sua componente pubblica e privata, deve interrogarsi sulle soluzioni da proporre in sede di Unione, valorizzando le opportunità che questo settore può offrire a una maggiore sicurezza e sostenibilità", ha concluso Vitiello.

“ La crescita del comparto **è decisiva** per garantire all'Italia una **autonomia strategica** più ampia e una maggiore **sovranità energetica**”

