



## CENTRO, SUD E ISOLE IN CRESCITA, MA IL GAP CON IL NORD RIMANE

L'Italia continua a mostrare una diffusione delle auto elettriche a macchia di leopardo, con significative disparità territoriali che riflettono un Paese diviso tra Nord e Sud. I dati aggiornati al 2024 offrono uno spaccato dettagliato di questa realtà, evidenziando dinamiche complesse e un'adozione ancora parziale della mobilità sostenibile.

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. La disparità tra settentrione e meridione rimane molto profonda, ma alcune tendenze sono interessanti. Infatti Nord-Est e Nord-Ovest registrano un calo delle immatricolazioni elettriche rispetto al 2023 (i cui dati si possono rileggere [nell'VIII edizione del White Paper](#)). Al contrario, sia il Centro che il Sud e le Isole registrano una crescita delle nuove full electric, sia pur nell'ordine di alcune centinaia di unità ciascuno.

A confermare questa tendenza sono i dati delle singole regioni. La **Lombardia** si conferma al primo posto con 11.762 immatricolazioni, nonostante un calo del 5,97% rispetto all'anno precedente. Al



secondo posto troviamo il **Trentino-Alto Adige** che, con 11.428 unità, registra una contrazione ancora più marcata del 10,77%. Seguono la **Toscana** con 7.283 veicoli immatricolati (+13,62%), il **Lazio** con 6.888 (-8,57%) e l'**Emilia-Romagna** con 5.210 immatricolazioni (+3,68%). **Veneto** e **Piemonte** completano il quadro delle regioni più performanti, rispettivamente con 5.045 (-5,29%) e 4.914 immatricolazioni (+14,31%).

Le differenze territoriali emergono ancora più chiaramente considerando i dati

aggregati: le Regioni settentrionali totalizzano complessivamente 40.178 immatricolazioni (erano 42.884 nel 2023), superando di gran lunga i numeri del Centro, del Sud e delle Isole che si fermano a 24.805 (contro i 23.329 dell'anno precedente). Questa distribuzione riflette anche una maggiore presenza di infrastrutture di ricarica nelle aree del Nord.

Un ulteriore elemento di analisi deriva dai dati sul **parco circolante nei Comuni capoluogo**, forniti da Istat. Alla fine del 2023, le auto elettriche

rappresentavano solo lo 0,6% del totale, con picchi superiori all'1% solo in città come Milano, Bergamo, Brescia, Bolzano e Trento. Le ibride si attestavano al 6,9%, superando il 10% solo in realtà come Varese, Milano e Bologna. Le auto alimentate a benzina e diesel continuano a dominare, rispettivamente con il 47,4% e il 35,2% del totale, nonostante un calo graduale dal 2015.

Oltre alle grandi città, anche le grandi imprese giocano un ruolo decisivo nell'elettrificazione progressiva della flotta circolante. Secondo lo [Smart Mobility Report 2024](#) realizzato da Energy & Strategy del Politecnico di Milano, nelle **flotte aziendali** le autovetture elettriche giocano ancora un ruolo marginale anche se in crescita. Il sondaggio è stato condotto su un perimetro di 300 aziende di piccole, medie e grandi dimensioni distribuite in tutta Italia, arrivando alla conclusione che «le auto a GPL, metano, HEV, PHEV, BEV ed a idrogeno sono caratterizzate da una diffusione ancora molto limitata e variano, considerandole tutte insieme, da un minimo di 1,1% del totale nelle piccole imprese ad un massimo di 16% del totale nelle grandi imprese». Proprio **le medie e grandi aziende vedono le soluzioni di mobilità sostenibile prendere piede**, ma nel complesso «le auto diesel sono quelle preponderanti e variano da un minimo di 70,8% del totale nelle grandi imprese ad un massimo di 82,8% del totale nelle piccole imprese. Seguono le



IMMATRICOLAZIONI NELLE MACRO REGIONI ITALIANE NEL 2024			
IMMATRICOLAZIONI BEV		IMMATRICOLAZIONI TOTALI	
<b>NORD-EST</b>	444.231	<b>NORD-EST</b>	22.584
<b>CENTRO</b>	378.765	<b>CENTRO</b>	16.008
<b>NORD-OVEST</b>	487.874	<b>NORD-OVEST</b>	17.594
<b>ISOLE</b>	81.053	<b>ISOLE</b>	2.961
<b>SUD</b>	166.781	<b>SUD</b>	5.836
<b>TOTALE NORD</b>	<b>932.105</b>	<b>TOTALE NORD</b>	<b>40.178</b>
<b>TOTALE CENTRO - SUD E ISOLE</b>	<b>626.599</b>	<b>TOTALE CENTRO - SUD E ISOLE</b>	<b>24.805</b>

auto a benzina che rappresentano una quota più contenuta e variano da un minimo di 7,8% del totale nelle medie imprese ad un massimo di 16,1% del totale nelle piccole imprese».

Secondo il report del Politecnico di Milano, «le principali motivazioni che spingono verso l'elettrificazione risiedono principalmente nella forte spinta data dal contesto esterno (per esempio richieste degli stakeholder, compliance con la normativa locale, ...) e, anche se controintuitivo, non risultano qui particolarmente influenzate dalla presenza o meno di meccanismi incentivanti indirizzati, ad oggi, alle imprese». Una lettura che conferma l'importanza del fattore culturale nell'operare scelte che vadano in direzione della sostenibilità.

Il valore strategico delle flotte elettriche risiede anche nel fatto che potenzialmente rappresentano un "polmone" in grado di far crescere un **mercato dell'usato elettrico** che dia accesso a soluzioni BEV a costi più contenuti rispetto ai veicoli di prima mano. Gli operatori del settore segnalano un calo dei prezzi dell'usato elettrico in Italia, con l'effetto paradossale dell'acquisto da parte dei **concessionari del Nord Europa** che secondo il

**Fonte:**  
Elaborazione dati UNRAE e MOTUS-E su immatricolazioni totali e BEV in Italia

centro studi AutoProff si accaparra l'80% dei veicoli sul nostro mercato di seconda mano. Una spinta all'elettrificazione delle flotte potrebbe arrivare dalla **Legge di bilancio 2025** che ha introdotto un nuovo sistema di tassazione delle **auto aziendali**. Dal 2025, infatti, la tassazione sui veicoli concessi in uso promiscuo sarà calcolata in base al tipo di alimentazione: **le auto elettriche saranno tassate al 10%** del costo chilometrico, quelle **ibride plug-in al 20%**, mentre **benzina e diesel** subiranno un'imposizione del **50%**. Questo cambiamento rende le auto elettriche e ibride una scelta più vantaggiosa dal punto di vista fiscale, favorendo una transizione più sostenibile nel settore delle flotte aziendali.



↓ **SCARICA**  
"Smart Mobility Report 2024"  
(Politecnico di Milano)



↓ **SCARICA**  
"Sempre più automobili nelle città italiane, transizione energetica lenta per la mobilità" (Istat) Sharing Mobility)

**FONTE DELL'ARTICOLO**  
Motus-e, Corriere della sera