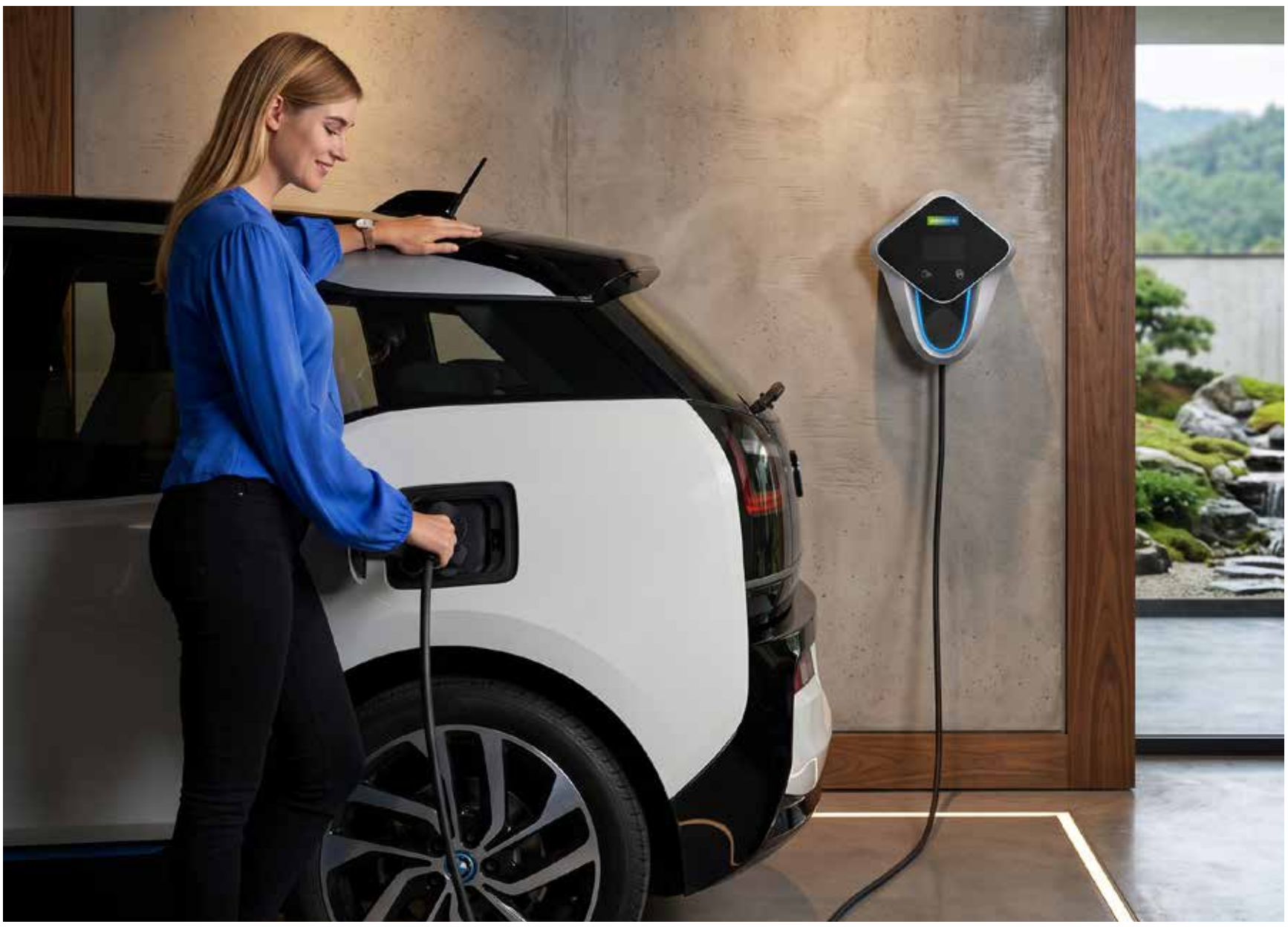
E-MOBILITY
L'INFRASTRUTTURA CRESCE A RITMO SERRATO

SECONDO QUANTO RILEVATO DALLO SMART MOBILITY REPORT 2026, LA CRESCITA DELLA MOBILITÀ ELETTRICA STA MODIFICANDO ANCHE LA STRUTTURA DELLA RETE DI RICARICA IN ITALIA. IL 2025 HA REGISTRATO UN ULTERIORE INCREMENTO DEI PUNTI PUBBLICI, MENTRE L'INFRASTRUTTURA PRIVATA CONTINUA A RAPPRESENTARE UNA COMPONENTE RILEVANTE DELLO SVILUPPO COMPLESSIVO. GLI SCENARI AL 2030 E AL 2035 INDICANO UN INCREMENTO ANCORA PIÙ MARCATO, ACCOMPAGNATO DA UNA PROGRESSIVA EVOLUZIONE DELLE MODALITÀ DI UTILIZZO E GESTIONE DELLA RICARICA

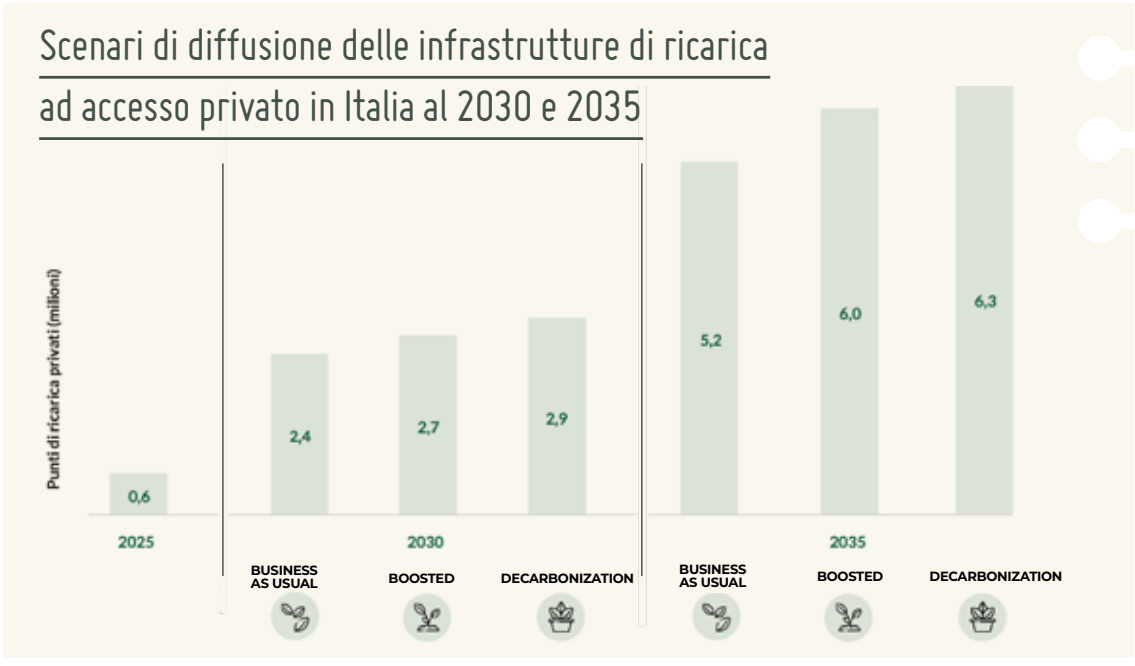


Il 2025 ha confermato una crescita dell'ecosistema della mobilità elettrica in Italia, sia sul fronte dei veicoli sia su quello delle infrastrutture di ricarica. Il quadro delineato dallo Smart Mobility Report 2026 dell'Energy & Strategy Group del Politecnico di Milano mostra tuttavia un mercato ancora caratterizzato da velocità di sviluppo differenti: mentre la rete di ricarica pubblica continua ad ampliarsi e quella privata raggiunge uno stock ormai significativo, la diffusione delle auto elettriche rimane più contenuta rispetto agli altri principali mercati europei. Le prospettive al 2030 e al 2035 dipenderanno quindi dall'evoluzione congiunta di domanda, offerta, normativa e infrastrutture.

LA RICARICA ACCELERA

A fine 2025 i punti di ricarica ad accesso pubblico installati nel mondo hanno raggiunto circa 7 milioni, con una crescita del 27% rispetto all'anno precedente. I punti fast, identificati dal report come quelli con potenza superiore a 22 kW, rappresentano il 39% dello stock globale e sono cresciuti a un ritmo più elevato rispetto agli slow: +35% contro +26%. La distribuzione geografica resta fortemente concentrata: circa due terzi dei punti di ricarica pubblici mondiali si trovano in Cina, mentre l'Europa rappresenta il 18% dello stock globale. Nel perimetro europeo considerato dal rapporto, a fine 2025 erano presenti circa 1,3 milioni di punti di ricarica ad accesso pubblico. Il 20% circa appartiene alla categoria fast. Anche in questo caso la crescita della ricarica ad alta potenza è stata più sostenuta: rispetto al 2024, i punti slow sono aumentati del 19%, mentre quelli fast del 45%. L'Italia segue la stessa traiettoria, seppure partendo da uno stock decisamente più contenuto. A fine 2025 l'infrastruttura pubblica ha raggiunto 77,3 mila punti di ricarica, contro i 66mila del

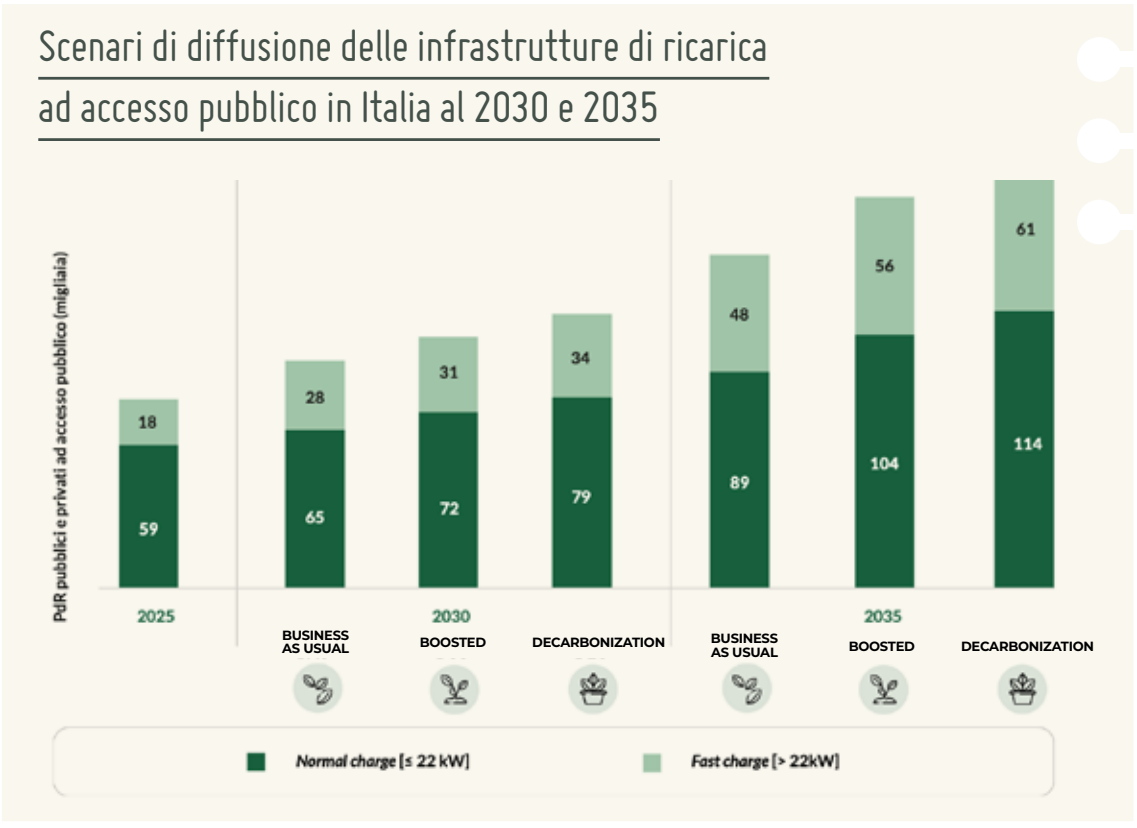
2024, con una crescita di circa il 17%. I punti slow sono arrivati a 59,1 mila, mentre quelli fast hanno raggiunto circa 18,2 mila unità. Ne deriva una quota fast pari a circa il 23% del totale. Anche in Italia la componente ad alta potenza cresce più rapidamente: nel 2025 i punti slow sono aumentati del 15%, mentre i fast hanno registrato un incremento del 25%. Il dato assume maggiore significato se osservato nella prospettiva temporale proposta dal report. Nel 2019 l'Italia disponeva di circa 9,2mila punti di ricarica pubblici; nel 2020 erano diventati 15,3mila, nel 2021 26,9mila e nel 2022 38,6mila. Nel 2023 lo stock aveva raggiunto 49,2mila unità, per poi salire a 66mila nel 2024 e superare quota 77mila nel 2025. In sei anni, quindi, l'infrastruttura è cresciuta di oltre otto volte. Accanto alla rete pubblica, il report fotografa un secondo segmento ormai rilevante per dimensioni: quello dell'infrastruttura ad accesso privato. Nel 2025 in Italia sono stati installati circa 70mila nuovi punti di ricarica privati, portando lo stock complessivo a 630 mila dispositivi, il 12,5% in più rispetto al 2024. La dinamica evidenzia tuttavia un rallentamento delle installazioni rispetto alle fasi precedenti. Dopo una crescita particolarmente sostenuta negli anni in cui il Superbonus ha contribuito ad anticipare una parte della domanda, il mercato ha progressivamente ridotto il ritmo di nuove installazioni. Il confronto tra le due componenti restituisce quindi una fotografia articolata. La ricarica pubblica continua a svilupparsi sostenuta dalla necessità di accompagnare la crescita del parco elettrico e dall'espansione delle reti dei CPO, mentre quella privata dispone già di una base installata molto più ampia. Nei prossimi anni, tuttavia, sarà proprio quest'ultima a mostrare i tassi di crescita più rilevanti nelle proiezioni dell'Energy & Strategy.



TRE SCENARI

Gli scenari elaborati per il periodo 2030-2035 sono tre: Business As Usual (BAU), Boosted e Decarbonization (DEC). Per la rete pubblica il parametro utilizzato è il rapporto tra punti di ricarica e autovetture elettriche circolanti. Il report prevede che questo rapporto, oggi pari a circa un punto ogni dieci auto elettriche, diminuisca progressivamente con la crescita del parco circolante e con il conseguente aumento del tasso di utilizzo dell'infrastruttura. Al 2030 il rapporto viene stimato tra 1:30 e 1:35 nello scenario BAU e tra 1:35 e 1:40 nello scenario DEC; al 2035 arriverebbe rispettivamente a un intervallo compreso tra 1:55 e 1:60 e tra 1:60 e 1:65. La riduzione del rapporto tra punti di ricarica e veicoli non indica quindi una contrazione della rete, ma riflette l'ipotesi di un utilizzo progressivamente più intenso delle infrastrutture pubbliche. Il numero complessivo dei punti è infatti previsto in crescita in tutti gli scenari. A fronte dei circa 77mila punti del 2025, il report stima circa 93mila unità al 2030 nello scenario BAU, 103mila nello scenario Boosted e 113mila nello scenario Decarbonization. Al 2035 le proiezioni salgono rispettivamente a circa 137mila, 160mila e 175mila punti. La crescita riguarda inoltre non soltanto il numero complessivo dei punti, ma anche la loro composizione tecnologica. La quota dei punti fast, oggi poco inferiore al 25%, è prevista nell'ordine del 30% al 2030 e del 35% al 2035 in tutti gli scenari. In termini assoluti, il grafico del report porta la componente normal charge dai circa 59mila punti del 2025 a 65mila nel 2030 nello scenario BAU, 72mila nel Boosted e 79mila nel Decarbonization; al 2035 i valori salgono rispettivamente a 89mila, 104mila e 114mila. Per la componente fast, si passa dai circa 18mila punti del 2025 a 28mila, 31mila e 34mila nel 2030 e quindi a 48mila, 56mila e 61mila nel 2035. La differenza tra gli scenari, quindi, tende ad ampliarsi nel tempo, ma resta relativamente contenuta se confrontata con la crescita complessiva della domanda di mobilità elettrica. Il report evidenzia inoltre che, considerando esclusivamente la variazione rispetto al 2025, la crescita dei punti pubblici va da circa il 20% dello scenario BAU al 2030 fino al 126% dello scenario DEC al 2035. Ancora più marcato è il potenziale di sviluppo dell'infrastruttura privata. In questo caso il parametro utilizzato per costruire gli scenari è il rapporto tra nuove installazioni di punti di ricarica privati e vendite di auto elettriche. Il valore è previsto in progressiva riduzione, soprattutto per la minore disponibilità di spazi per nuove installazioni, in particolare nei contesti urbani. Le ipotesi prevedono per il 2030 un rapporto del 70% nello scenario BAU, del 65% nel





Boosted e del 60% nel Decarbonization; al 2035 i valori scendono rispettivamente al 60%, 50% e 40%.

LO STOCK PRIVATO

Nonostante questa progressiva riduzione del rapporto tra nuove auto elettriche e nuovi dispositivi di ricarica, lo stock privato è destinato ad aumentare rapidamente. Dai 630mila punti del 2025 si passa a 2,4 milioni nel 2030 nello scenario BAU, 2,7 milioni nello scenario Boosted e 2,9 milioni nel Decarbonization. Al 2035 le proiezioni raggiungono rispettivamente 5,2, 6 e 6,3 milioni di dispositivi. Nel caso dello scenario DEC, quindi, lo stock sarebbe oltre dieci volte quello del 2025. Il divario tra BAU e DEC supera già il mezzo milione di punti nel 2030 e arriva a oltre 1,1 milioni nel 2035. Il dato sulla ricarica privata introduce inoltre un elemento importante per il mercato degli ev-charger. La crescita prevista non può essere letta soltanto come un incremento quantitativo delle installazioni. La progressiva riduzione degli spazi disponibili, soprattutto nelle città, rende più rilevanti la gestione della potenza, la ricarica intelligente e l'integrazione con gli altri carichi elettrici dell'edificio. In questo quadro si inserisce anche l'evoluzione normativa nazionale: il recepimento della RED III ha previsto funzionalità di ricarica intelligente per i nuovi punti privati o per quelli sostituiti, con l'obbligo del Controllore di Infrastruttura di Ricarica (CIR) rinviato al 1° gennaio 2027. Il CIR abilita la modulazione della potenza di ricarica in funzione degli altri consumi e dell'eventuale produzione locale e può rendere disponibile la flessibilità a operatori remoti. Il quadro che emerge è dunque quello di un'infrastruttura destinata a crescere su entrambi i fronti, ma con dinamiche differenti. La rete pubblica evolve verso una maggiore presenza della ricarica fast e verso un utilizzo più intenso dei punti esistenti; quella privata è chiamata a sostenere una crescita numerica molto più consistente, confrontandosi però con vincoli fisici e con la necessità di gestire in modo più efficiente la potenza disponibile.

UN MERCATO DELL'AUTO ELETTRICA ANCORA DISTANTE

La dinamica della ricarica rimane strettamente collegata a quella del mercato automobilistico. Nel 2025 in Europa sono state immatricolate circa 3,9 milioni di autovetture elettriche, di cui 2,6 milioni BEV e 1,3 milioni Phev. La quota complessiva dell'elettrico è salita al 26,8%, rispetto al 22,7% del 2024. In Italia le immatricolazioni di auto elettriche hanno raggiunto circa 193mila unità, con una distribuzione quasi pari-

Vetrina prodotti

LIVOLTEK



Livoltek Robot AC Charger è la wallbox intelligente che porta la ricarica dell'auto elettrica dentro un ecosistema energetico completo. Compatta e facile da installare, si gestisce da app, con controllo di potenza e orari di ricarica. Integrata con inverter e sistemi di accumulo Livoltek, permette di ricaricare il veicolo con l'energia prodotta dall'impianto fotovoltaico, massimizzando l'autoconsumo e riducendo i costi in bolletta.

SCHNEIDER

Schneider Charge Pro è una stazione di ricarica AC semplice e robusta, progettata appositamente per edifici residenziali e per applicazioni domestiche con parco macchine. Si installa rapidamente in abitazioni multifamiliari o in infrastrutture nuove o esistenti, gestisce i carichi EV senza compromettere il comfort dei residenti grazie alla compatibilità con sistemi di gestione dei carichi semplici o più complessi. Inoltre, è facile da integrare con la supervisione remota del Charging Point Operator ed è progettata per semplificare i processi di fatturazione.



BTICINO



Pensata per il segmento residenziale, Green'Up Home è la gamma di stazioni di ricarica in corrente alternata di BTicino, disponibile in configurazione monofase da 7,4 kW o trifase da 22 kW. Le wallbox supportano la ricarica in Modo 2 e Modo 3 e sono proposte con o senza cavo di ricarica integrato, con presa Tipo 2. L'installazione può essere effettuata a parete oppure a pavimento tramite un apposito supporto, sia in ambienti interni sia all'aperto. L'involucro in policarbonato raggiunge il grado di protezione IP55 e la resistenza meccanica IK10. La gestione della ricarica può essere integrata nell'ecosistema Smart Home BTicino attraverso l'app Home + Control, con connettività Bluetooth, Wi-Fi o LAN. L'app consente di avviare la ricarica, anche in modalità programmata, monitorarne lo stato, regolare la corrente e visualizzare i consumi e lo storico delle sessioni.

HUAWEI



Huawei Smart Charger è la wallbox domestica pensata per integrare la ricarica del veicolo elettrico nell'ecosistema residenziale Huawei FusionSolar. Disponibile nelle versioni SCharger-7KS-S0 monofase fino a 7,4 kW e SCharger-22KT-S0 trifase fino a 22 kW, è adatta sia ad abitazioni senza fotovoltaico sia a impianti FV o FV+Storage, dove la ricarica può essere coordinata con produzione solare, batteria e consumi dell'utenza. La scelta di installatori e clienti finali è guidata da semplicità d'uso, integrazione energetica e sicurezza operativa. La modalità "PV power preferred" privilegia l'energia fotovoltaica disponibile, mentre la potenza di carica dinamica regola l'assorbimento in funzione dei carichi domestici, contribuendo a evitare lo sgancio del contatore quando sono presenti meter e dispositivi Huawei compatibili. Sono inoltre disponibili ricarica programmata per sfruttare le fasce orarie più convenienti, autenticazione tramite Rfid o app e gestione plug-and-play quando l'autenticazione è disabilitata. Per l'installatore, il prodotto semplifica le attività grazie a dimensioni compatte, grado di protezione IP54, connettività Wi-Fi, Ethernet FE e Bluetooth, configurazione guidata tramite app FusionSolar.

GROWATT



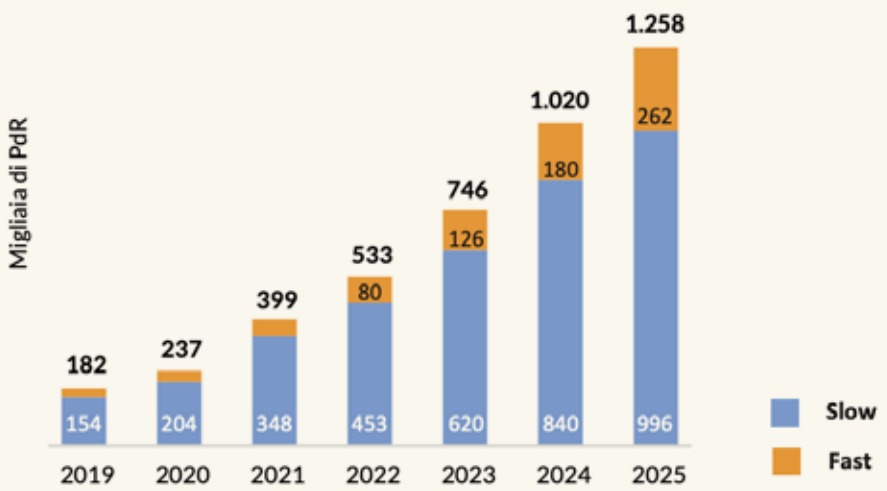
Il portafoglio Growatt per la mobilità elettrica comprende oggi soluzioni AC e DC. La gamma AC è rappresentata dalle Thor trifase da 22 kW: THOR22ASSV1, con presa Tipo 2, e THOR22ASPV1, con cavo da 5 m. Entrambe offrono LAN/Wi-Fi, display LCD, lettore Rfid con card inclusa, gestione intelligente dei carichi e ricarica dal surplus fotovoltaico, gestibile da app, con protezione IP65. Per la ricarica rapida sono comunque disponibili le Thor DC THOR20DSP4 da 20 kW e THOR40DSP4 da 40 kW, con LAN/4G, display LCD, cavo CCS II da 5 m e RFID: una proposta pensata anche per aziende, parcheggi e strutture ricettive.

VIESSMANN

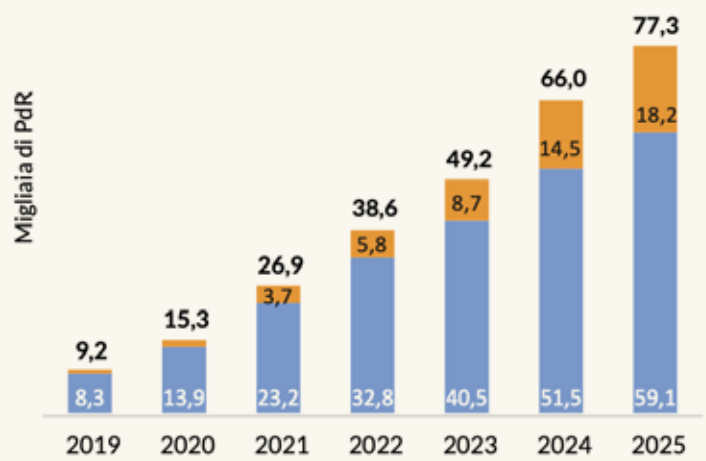
La Wallbox VEC04 Smart di Viessmann è una stazione di ricarica in corrente alternata che integra la mobilità elettrica nei sistemi energetici residenziali e commerciali. È disponibile in tre potenze, 7,4 kW monofase, 11 e 22 kW trifase, offrendo una soluzione flessibile, con potenza regolabile in base alle caratteristiche dell'impianto e alle esigenze dell'utente. La ricarica avviene tramite una presa di tipo 2 senza cavo, conforme allo standard europeo, rapida e sicura. Grazie al controllo dinamico dei carichi, la VEC04 Smart modula la potenza destinata alla ricarica in base ai consumi presenti nell'edificio, evitando sovraccarichi e ottimizzando l'uso dell'energia.



Punti di ricarica ad accesso pubblico in Europa



Punti di ricarica ad accesso pubblico in Italia



taria tra 98mila BEV e 95mila Phev. La market share complessiva è arrivata al 12,6%, circa cinque punti percentuali in più rispetto all'anno precedente, ma ancora inferiore alla metà del dato europeo. La composizione delle vendite rappresenta una delle principali differenze tra Italia ed Europa. Nel mercato europeo circa due terzi delle auto elettriche immatricolate sono BEV e un terzo Phev, mentre in Italia il rapporto è sostanzialmente 1:1. Il report collega questa particolarità sia a fattori culturali sia a elementi di policy, tra cui la modifica del calcolo dei fringe benefit introdotta nel 2025, che ha favorito la diffusione delle ibride plug-in nelle flotte aziendali. Parallelamente è cresciuta l'offerta.

Vetrina prodotti

TIGO

Con Tigo GO EV Charger, l'energia solare entra anche nella mobilità elettrica. Integrato nel sistema GO Optimized ESS, consente di gestire la ricarica del veicolo tramite l'app Tigo Energy Intelligence. In modalità Green, l'auto viene ricaricata utilizzando l'energia disponibile dall'impianto fotovoltaico; con Boost, il solare viene affiancato dalla rete quando necessario. La programmazione delle fasce orarie offre ulteriore controllo sulla ricarica, estendendo la gestione intelligente dell'energia domestica anche all'auto elettrica.



HAIER

L'EV Charger Nahui offre un'esperienza di ricarica avanzata, sicura e personalizzabile, grazie a funzionalità di controllo remoto e modalità di utilizzo dinamiche. Consente di avviare la ricarica grazie a molteplici opzioni: schede RFiD, App Nahui Intelligent, connessioni 4G, Wi-Fi o Ethernet. Supporta diverse modalità di utilizzo energetico, incluse rete, PV e ESS. È previsto il controllo e il monitoraggio da remoto tramite l'App Nahui Intelligent. Grazie al bilanciamento dinamico del carico e alla possibilità di configurare scenari personalizzati, è possibile ottimizzare il consumo energetico secondo le esigenze dell'utente. Dotato di funzioni di protezione come l'arresto di emergenza e la gestione di sovracorrente, sovratensione e sovratemperatura, garantisce una ricarica sicura e affidabile.





A giugno 2026 erano disponibili sul mercato italiano 183 modelli BEV, 60 in più rispetto alla rilevazione di giugno 2025, pari a un incremento del 49%. La maggiore varietà dell'offerta non si traduce però automaticamente in una maggiore accessibilità economica. I segmenti C-F rappresentano infatti il 68% del listino, mentre i segmenti A-B si fermano al 22%. In termini assoluti, i modelli A-B sono aumentati da 30 a 41, ma il report evidenzia come la concentrazione dell'offerta nelle fasce medio-alte continui a rappresentare un elemento di criticità per una diffusione più ampia delle auto elettriche. Un altro elemento riguarda il rapporto tra prezzo di acquisto e costo complessivo di utilizzo. L'analisi del Total Cost of Ownership proposta dal report mostra che il prezzo di listino non è sufficiente a valutare la convenienza di un veicolo. Nel segmento A, per esempio, il modello BEV più economico e più venduto considerato nell'analisi presenta, includendo anche l'infrastruttura di ricarica, un costo iniziale superiore di circa 3.340 euro rispetto al modello a benzina più venduto. Considerando però manutenzione e alimentazione, su un orizzonte di otto anni e 11mila chilometri annui, il TCO risulta favorevole al modello elettrico di circa 400 euro. Anche il mercato dei veicoli commerciali e industriali evidenzia una crescita dell'elettrico, seppure da livelli differenti. Nel 2025 la quota di veicoli elettrici sulle immatricolazioni di veicoli commerciali leggeri è passata in Europa dal 7% al 12%, mentre in Italia è salita dal 2% al 5%. Nel segmento dei veicoli industriali tra 3,5 e 16 tonnellate la quota europea è quasi raddoppiata, dall'8,6% al 15,4%, mentre in Italia i veicoli ricaricabili sono passati dal 3,9% all'11%, con oltre 500 mezzi immatricolati. Più contenuta rimane la penetrazione dei veicoli pesanti oltre le 16 tonnellate: in Europa è salita dall'1,3% al 2,1%, mentre in Italia è passata dallo 0,1% allo 0,3%. Il legame con la normativa emerge anche in questi segmenti. L'aumento delle quote elettriche nel 2025 coincide infatti con l'entrata in vigore dei nuovi standard europei sulle emissioni, sia per le autovetture e i veicoli commerciali leggeri sia per i veicoli industriali. Il report evidenzia così un mercato ancora fortemente condizionato dall'evoluzione del quadro regolatorio.

FLOTTE AZIENDALI: UN CANALE ANCORA DA SVILUPPARE

Un elemento rilevante per la domanda futura di veicoli e infrastrutture è rappresentato dalle flotte aziendali. Nel 2025 il 46% delle nuove immatricolazioni di autovetture in Italia era associato a veicoli corporate. Il report ha approfondito il tema attraverso una survey realizzata con Ipsos Doxa su 219 imprese italiane, mettendo in relazione il livello di elettrificazione delle flotte con percorrenze, tempi di permanenza dei veicoli, infrastrutture di ricarica e strategie aziendali. Le percorrenze sono particolarmente significative: le auto a uso promiscuo percorrono mediamente 27.600 chilometri all'anno, mentre quelle impiegate nel car sharing aziendale superano i 31 mila chilometri. Le auto aziendali rimangono inoltre mediamente in flotta poco più di due anni, con tempi più ridotti nelle grandi imprese e leggermente più lunghi nelle piccole. Il ricambio relativamente rapido può avere una ricaduta anche sul mercato dell'usato, aumentando nel tempo la disponibilità di veicoli elettrici provenienti dalle flotte. Lo stato attuale dell'elettrificazione rimane però ancora parziale. Nelle flotte di autovetture del campione, benzina, diesel e ibride non plug-in rappresentano complessivamente il 73%, mentre BEV e Phev arrivano al 25%. La quota elettrica è più elevata nelle grandi imprese, dove raggiunge il 26,8%, contro il 10% delle piccole e il 17% delle medie. Per i veicoli commerciali leggeri BEV e Phev rappresentano invece il 17,5% della flotta. La ricarica aziendale è già presente nell'80% delle imprese del campione che utilizzano auto elettriche. Dove non è stata installata, le principali barriere indicate riguardano la disponibilità di spazio e parcheggi, la difficoltà o il costo della connessione alla rete e la disponibilità di potenza, oltre ai costi delle infrastrutture e dell'installazione. La survey evidenzia inoltre una relazione fra esperienza concreta e prospettive di ulteriore elettrificazione. Il 79% delle aziende che hanno già inserito auto elettriche in flotta dichiara che le reinserirebbe, mentre il 60% rileva benefici economici e il 36% benefici sociali, oltre a quelli ambientali. Tra i principali driver dell'adozione figurano la disponibilità di spazio per installare punti di ricarica presso le sedi, le restrizioni al traffico urbano, la convenienza economica e le strategie di decarbonizzazione aziendale. Le prospettive indicano comunque un percorso ancora graduale. Il 46,1% delle imprese dichiara di avere una percentuale minima di auto elettriche prevista nelle strategie future, mentre per i veicoli commerciali leggeri la quota scende al 39,3%. Ancora più contenuta è la percentuale di aziende che prevedono formalmente l'installazione di punti di ricarica aziendali, pari al 37,4%. Il quadro europeo potrebbe comunque imprimere un'accelerazione. La proposta della Commissione sui veicoli aziendali puliti indica per l'Italia, dal 2030, un target per le nuove immatricolazioni delle grandi imprese pari al 69% di veicoli a zero o basse emissioni, di cui almeno il 45% a zero emissioni. Per i veicoli commerciali leggeri il target proposto è del 40%, di cui almeno il 36% a zero emissioni. Nel campione analizzato, tuttavia, il 37% delle grandi imprese non ha immatricolato alcun BEV nel 2025 e soltanto il 14% presenta già una quota in linea o superiore alle ambizioni indicate.

Vetrina prodotti

ZCS

Le stazioni di ricarica Caro di Zucchetti Centro Sistemi (ZCS) sono disponibili in 3 modelli di potenza da 7, 11 e 22 kW, mono e trifase, smart e collegabili all'eventuale impianto fotovoltaico esistente, in aggiunta agli inverter di produzione e di accumulo ZCS Azzurro. L'intera gamma è dotata di funzionalità smart per la gestione ottimale della ricarica, grazie alla connettività integrata (WiFi, Ethernet, Bluetooth e 4G sul modello 22 kW), per il miglior utilizzo dell'energia disponibile, sia in ambito residenziale che commerciale.



INGETEAM

Fusion è la soluzione Ingeteam per la ricarica in AC dei veicoli elettrici, proposta nelle versioni Wall e Street. Disponibile con una o due prese, offre potenze fino a 22 kW per presa e fino a 44 kW complessivi (22 kW + 22 kW), in base alla configurazione. Grazie alla gestione dinamica dei carichi, Fusion adatta la potenza di ricarica ai consumi e alla disponibilità energetica del sito, aiutando a prevenire sovraccarichi e a sfruttare al meglio la potenza disponibile. Fusion si integra ed è adatta per contesti residenziali, aziendali e pubblici. La connettività Ethernet, WiFi e 4G garantisce inoltre flessibilità di integrazione in qualsiasi contesto.



WECO



Ricaricare l'auto elettrica in modo semplice, efficiente e senza preoccuparsi dei consumi: è questo il vantaggio di Zeer, la wallbox WeCo pensata per la ricarica domestica. Grazie alla gestione dinamica della potenza, Zeer adatta automaticamente la ricarica all'energia disponibile, aumentandola o riducendola in base ai consumi della rete ed evitando sovraccarichi. Compatta, leggera e facile da installare, integra la modalità Plug & Play, il cavo di ricarica integrato e la connettività Wi-Fi e Bluetooth. Disponibile nelle versioni da 7, 11 e 22 kW, Zeer rende la ricarica più intelligente, semplice e sempre in linea con le esigenze della casa.



R-EV

La Wallbox Street 22 di R-Ev è una stazione di ricarica AC fino a 22 kW, ideale per aziende, concessionarie, officine, strutture ricettive e parcheggi pubblici. Dotata di presa Tipo 2, display da 4,3 pollici e accesso tramite Rfid o app, unisce praticità e versatilità. La connettività GSM 4G e la compatibilità con Ocpp 1.6 o superiore consentono il monitoraggio da remoto e l'integrazione con piattaforme di gestione. Grazie alle funzioni Smart Charging e DLM, ottimizza la potenza in base alle esigenze dell'impianto, offrendo una soluzione affidabile per sviluppare servizi di ricarica connessi e sostenibili.

SUNGROW

Il caricatore CC di nuova generazione Sungrow IDC80E è disponibile in versioni da 49.9, 60 e 80 kW (espandibile a 120 kW). Dotato di due connettori CCS2, ricarica due veicoli insieme con efficienza al 97%. Compatto e leggero (<160 kg), si installa in un giorno senza mezzi di sollevamento. Ha certificazioni IP65/IK10/C5, una bassa rumorosità (≤60 dB) che lo rendono adatto a parcheggi all'aperto e un display touch da 10,1" con connettività 4G/Wi-Fi/Ethernet e OCPP. È ideale per soste di 30-60 minuti in centri commerciali, hotel e flotte, ed è integrabile con impianti fotovoltaici e sistemi di accumulo.



SIGENERGY

Sigenergy Sigen Evac G2 è la nuova soluzione di Sigenergy per la ricarica dei veicoli elettrici. Disponibile nelle taglie da 7, 11 e 22 kW e nella versione split-phase da 11,5 kW, offre connettività cablata, Wi-Fi e 4G, oltre ai protocolli Modbus e OCPP 1.6J Ed. 2. Sfrutta l'energia solare con la funzione PV Surplus e supporta Battery Boost, controllo AI e ricarica rapida. Le funzioni V2V, V2H e V2G ampliano le possibilità di gestione dell'energia; in caso di blackout, l'avvio autonomo può contribuire all'alimentazione della casa. L'app consente di monitorare i flussi energetici e, grazie ai contatori certificati MID, genera ricevute di ricarica.



GLI SCENARI AL 2035: PIÙ AUTO ELETTRICHE, PIÙ RICARICA

È nella parte finale del report che i diversi elementi del mercato vengono ricomposti in una prospettiva unica. L'Energy & Strategy ha aggiornato gli scenari di diffusione della mobilità elettrica estendendo l'orizzonte al 2035. Le stime al 2030 degli scenari Boosted e Decarbonization sono state inoltre riviste al ribasso rispetto alla precedente edizione, per mantenere gli scenari sostenuti maggiormente ancorati ai trend di mercato e non al raggiungimento del target Pniec di 6,6 milioni di autovetture elettriche circolanti nel 2030. Il report considera infatti tale obiettivo sempre più difficile da raggiungere sulla base dell'andamento delle immatricolazioni. Nel 2030 il parco di autovetture elettriche viene stimato in 3,1 milioni di unità nello scenario BAU, 3,6 milioni nel Boosted e 4,2 milioni nel Decarbonization. Al 2035 la forbice aumenta: si passa da 7,5 milioni nel BAU a 9,6 milioni nel Boosted fino a 11,4 milioni nello scenario DEC. Quest'ultimo valore corrisponderebbe al 28% del parco circolante, mentre le auto tradizionali rimarrebbero comunque maggioritarie, con 23,5 milioni di unità, pari al 57% dello stock. Le proiezioni non descrivono quindi un unico percorso di sviluppo, ma tre traiettorie legate a differenti velocità di diffusione dell'elettrico e differenti condizioni di mercato e di policy. La ricarica accompagna questa evoluzione con una crescita significativa in tutti gli scenari. I circa 77mila punti pubblici del 2025 diventerebbero circa 93mila nel BAU, 103mila nel Boosted e 113mila nel Decarbonization al 2030. Nel 2035 si arriverebbe rispettivamente a circa 137mila, 160mila e 175mila punti. La quota fast aumenterebbe nel frattempo fino a circa il 30% nel 2030 e al 35% nel 2035. La componente privata presenta invece una dinamica molto più pronunciata. Dai 630mila dispositivi del 2025 si passa, nel 2030, a 2,4 milioni nel BAU, 2,7 milioni nel Boosted e 2,9 milioni nel Decarbonization.

Al 2035 il Report stima 5,2 milioni di dispositivi nello scenario BAU, 6 milioni nel Boosted e 6,3 milioni nel Decarbonization. Nel complesso, il quadro restituito dallo Smart Mobility Report 2026 mostra quindi un mercato della ricarica che continua a crescere anche in presenza di una diffusione delle auto elettriche ancora più lenta rispetto alle aspettative formulate negli anni precedenti. La rete pubblica si prepara a una fase in cui il tema non sarà soltanto quello dell'aumento dello stock, ma anche dell'incremento della potenza e della capacità di sostenere un utilizzo più intenso. La componente privata, invece, appare destinata a moltiplicare la propria consistenza, con un ruolo crescente della gestione intelligente della potenza e dell'integrazione con il sistema energetico. La stessa evoluzione del parco veicoli determinerà la domanda futura. Il report mostra infatti che anche nello scenario più orientato alla decarbonizzazione, nel 2035 le autovetture tradizionali rimarrebbero maggioritarie. Per il settore della ricarica questo significa che la crescita può essere significativa anche senza un'immediata sostituzione dell'intero parco circolante, ma che l'effettiva dimensione della domanda di infrastrutture continuerà a dipendere dalla velocità con cui aumenteranno le immatricolazioni e, soprattutto, lo stock di auto elettriche. In questo scenario, la ricarica assume una funzione sempre più integrata con il sistema energetico e con i diversi ambiti di utilizzo del veicolo: infrastruttura pubblica per gli spostamenti, ricarica privata per la gestione quotidiana, infrastruttura aziendale per le flotte e sistemi intelligenti per modulare i consumi. Il percorso delineato dal Report non è quindi soltanto quello di un aumento del numero delle colonnine o dei dispositivi installati, ma di una progressiva trasformazione del modo in cui la ricarica viene progettata, utilizzata e integrata nella mobilità elettrica.

© Riproduzione riservata

Vetrina prodotti

SOLAX



SolaX EV Charger G2 integra la mobilità elettrica nell'ecosistema fotovoltaico, valorizzando l'energia solare in eccesso e aumentando l'autoconsumo. Con potenze fino a 22 kW, offre il bilanciamento dinamico dei carichi per adeguare la ricarica alla disponibilità energetica dell'impianto. La gestione tramite SolaXCloud permette di programmare e monitorare le sessioni da remoto, mentre l'autenticazione Rfid consente di controllare gli accessi. Disponibile con cavo o presa Tipo 2, è installabile in ambienti interni ed esterni.

SUNERG



VERSIONE CON PRESA



VERSIONE CON SPINA

La Wall Box Serie A è una colonnina di ricarica intelligente e sicura: disponibile in monofase da 7,3 kW e trifase da 11 e 22 kW. I modelli offrono connettore Tipo 2 (cavo o presa), ricarica programmata, bilanciamento dinamico del carico e collegamento diretto all'energia fotovoltaica in eccesso, con protezione IP65/IP55. Dotata di connettività Wi-Fi, Bluetooth, Ethernet e 4G opzionale, la colonnina permette di programmare la ricarica o accedere alle impostazioni da remoto. È compatibile con Ocpp 1.6 Json/2.0.1, interfaccia Modbus e hardware V2G. La Wall Box Serie A è inoltre inserita negli elenchi GSE, requisito essenziale per accedere al Bonus Colonnine domestiche.

AGN ENERGIA
Presente ogni giorno

LA CURVA PERFETTA

Perché allungare il percorso quando il tuo business può tagliare il **traguardo** più velocemente?

Con AGN ENERGIA segui la **traiettoria ideale**, grazie a un unico interlocutore e a un partner affidabile, sempre al tuo fianco.
Fotovoltaico, revamping, luce e gas: scopri le nostre **soluzioni multiutility** e preparati a sorpassare la concorrenza.









AGN ENERGIA
Presente ogni giorno

Le tue e le nostre competenze: insieme per andare più veloci!

- Prestazioni energetiche da podio
- Soluzioni integrate ad alta efficienza
- Produzione fotovoltaica in pole position
- Forniture alla velocità della luce
- Forniture a tutto gas

L'ENERGIA CHE VIVE CON TE

AGN ENERGIA è una compagnia energetica con **servizi integrati**: GPL, Luce, Gas, Efficienza Energetica e Fotovoltaico. Un'offerta dinamica che ci permette di essere **presenti sempre**, dove serve e quando serve.

Sei un professionista?
Inquadra il QR CODE