

Report 2022 sul Costo Totale di Possesso dei furgoni: Italia

1. Mercato dei furgoni elettrici in Italia

Sulla base dei dati di immatricolazione Dataforce per il primo semestre 2021, i furgoni elettrici a batteria costituiscono l'1,1% del mercato italiano dei furgoni (1,054 *E-vans* immatricolati nell'H1 2021). A titolo di riferimento, la quota di mercato dei furgoni elettrici in UE+UK nella prima metà del 2021 era del 2,3%. Sulla base del [monitoraggio del mercato ICCT](#), la quota di mercato dei furgoni elettrici in Italia è del 2% nel 2021, in aumento rispetto all'1% del 2020. [Media UE: 3% nel 2021, in aumento dal 2% nel 2020].

Si noti che anche ACEA pubblica i dati dell'intero anno dei nuovi furgoni per fonte di alimentazione, [disponibili qui](#). Tuttavia i dati non sono disaggregati tra i tipi di veicoli ricaricabili elettricamente (*electrically-chargeable vehicles*, ECV). Per informazione, la categoria "*Electrically Chargeable*" include veicoli elettrici a batteria (BEV), ibridi plug-in (PHEV), veicoli elettrici a celle a combustibile (FCEV) e veicoli con Range Extender (E-REV). La categoria a "Carburante alternativo" invece include gas naturale, GPL, biocarburanti ed etanolo. Sulla base dei dati ACEA, i furgoni ECV costituivano il 2,2% di tutti i furgoni in Italia nel 2021.

2. Risultati del sondaggio sui furgoni

2.1. Caratteristiche degli utenti italiani di furgoni

Un sondaggio su 745 utenti di furgoni in Francia, Germania, Italia, Polonia, Spagna e Regno Unito ha rilevato quanto segue per quanto riguarda gli utenti di furgoni italiani [i dati tra parentesi si riferiscono alla media di tutti i sei paesi]:

- Per il 57% degli utenti, i furgoni sono grandi (più di 1,800 kg) [54%];
- Per il 79%, i furgoni acquistati sono nuovi [72%].
- Gli utenti possiedono furgoni per 5 anni in media, con il 72% che possiede furgoni per 4 anni o più [5 anni, 70%].
- Gli utenti guidano in media 181 km/giorno, con una distanza media massima giornaliera di 411 km/giorno e una distanza media annuale di 37.823 km [media UE: 175 km/giorno, max: 425 km/giorno, media: 37.700 km/anno].

- I furgoni sono parcheggiati durante il giorno per 1h36/giorno in media [1h42/giorno].
- L'82% degli utenti di furgoni descrivono il loro uso come pianificato, regolare o prevedibile, e quindi più facile da elettrificare [75%].

2.2. Atteggiamenti verso i furgoni elettrici

Possiede un furgone elettrico?

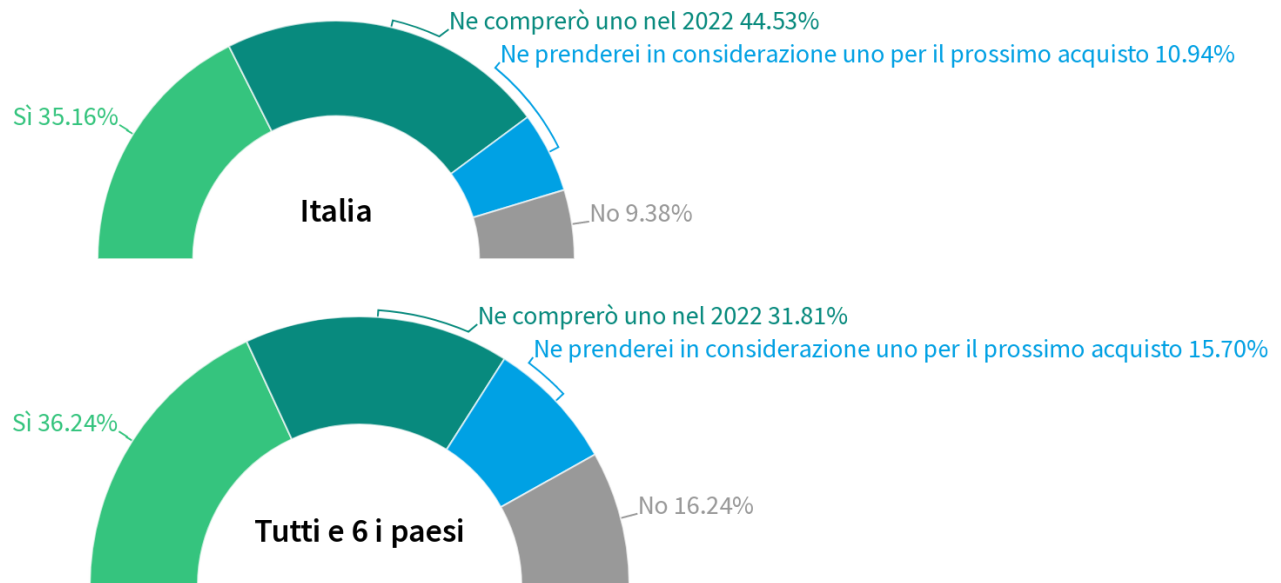


Figura 1: adozione di furgoni elettrici nel sondaggio

In totale, il 91% degli intervistati in Italia possiede già un furgone elettrico, lo comprerà nel 2022 o lo prenderà in considerazione per il prossimo acquisto, rispetto all'84% del sondaggio complessivo. Si noti che di tutti e sei i paesi intervistati, l'Italia mostra la quota più alta di intervistati con un atteggiamento positivo verso l'adozione di e-van. Il 73% degli intervistati italiani prenderebbe in considerazione un furgone a celle a combustibile a idrogeno per il loro prossimo acquisto, lo stesso valore dell'indagine nel suo complesso.

2.3. Motivi a favore/contro il possesso di un furgone elettrico

Le prime tre motivazioni per l'adozione degli e-van in Italia sono il risparmio di CO2, il miglioramento dell'immagine dell'azienda e le tasse e i sussidi [nota: nel sondaggio UE la terza ragione è il TCO inferiore].

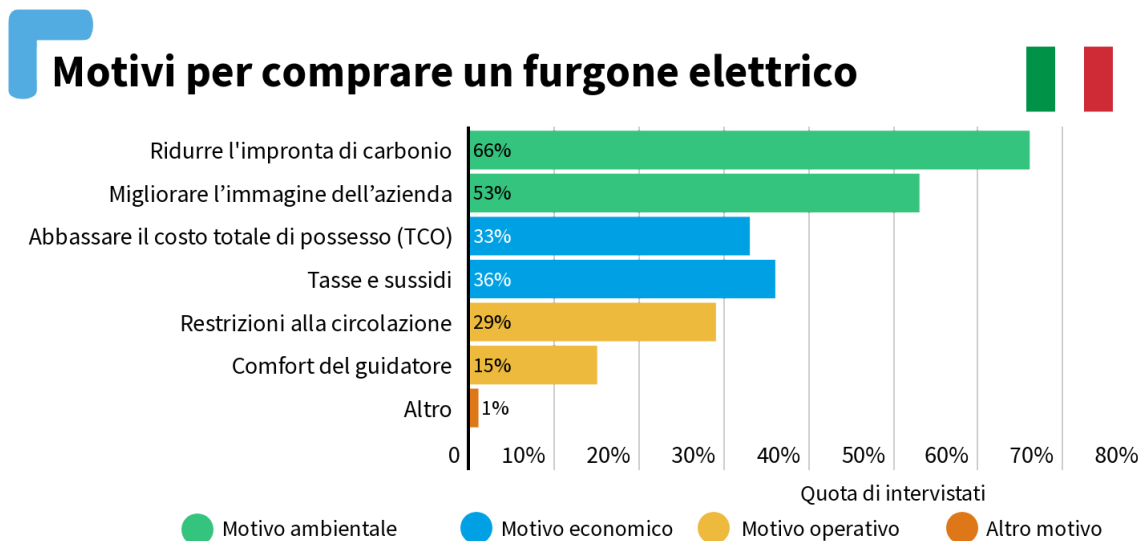


Figura 2: Motivazioni per l'adozione di furgoni elettrici in Italia

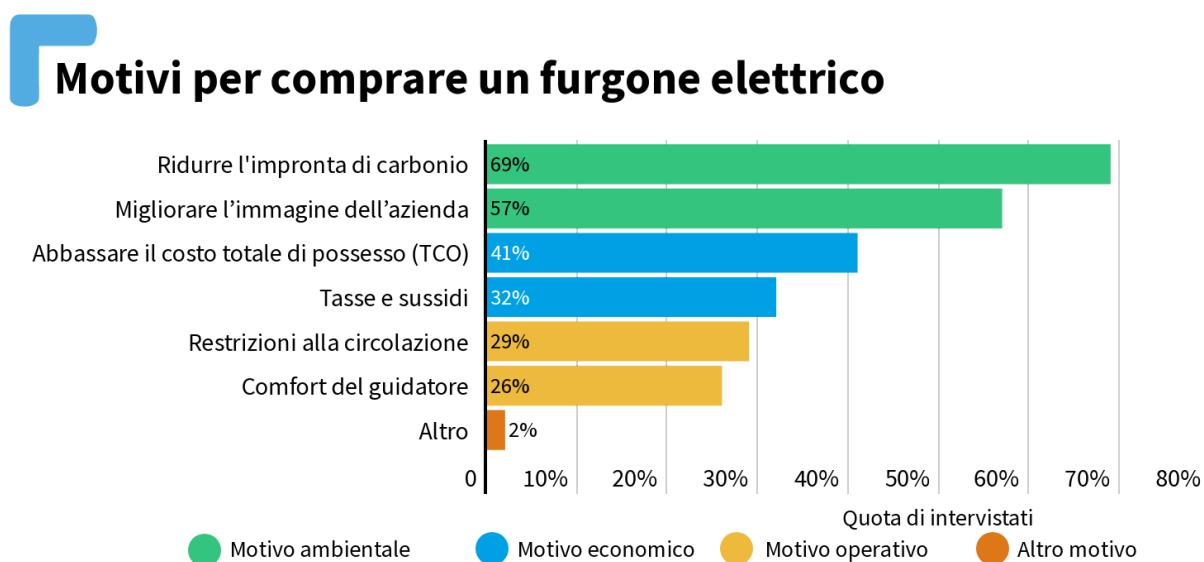


Figura 3: Motivazioni per l'adozione di furgoni elettrici in Francia, Germania, Italia, Polonia, Spagna e UK

Le prime tre ragioni che frenano l'adozione degli e-van in Italia sono il prezzo di acquisto, la mancanza di autonomia e la mancanza di ricarica pubblica [top 3 nel sondaggio complessivo: mancanza di autonomia, prezzo di acquisto, mancanza di ricarica pubblica].

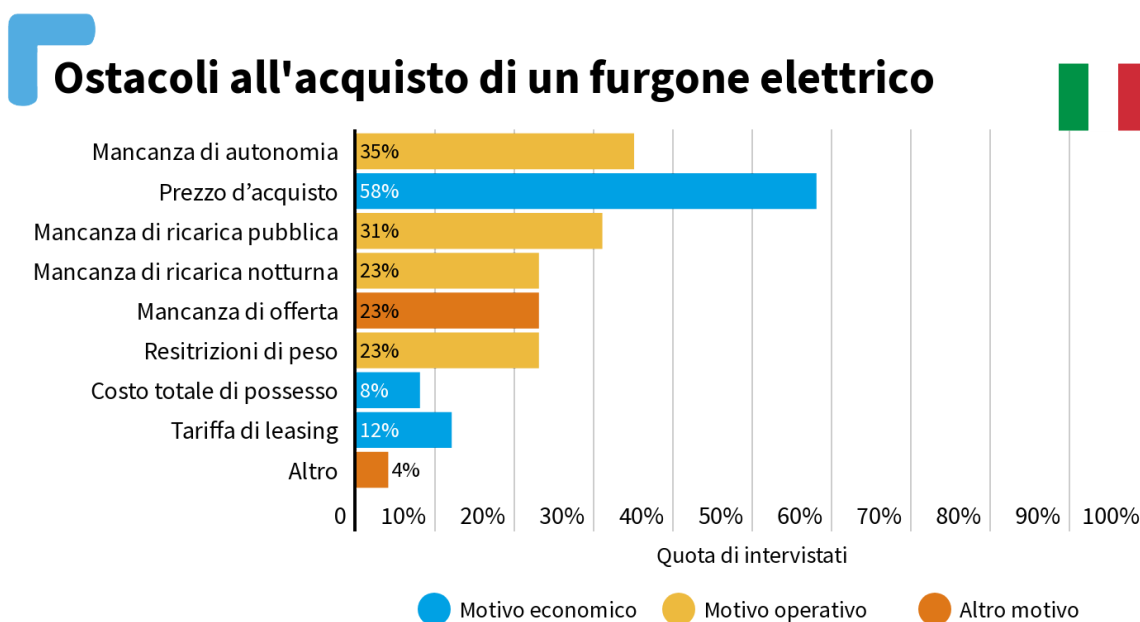


Figura 4: Motivi contro l'adozione di e-van in Italia

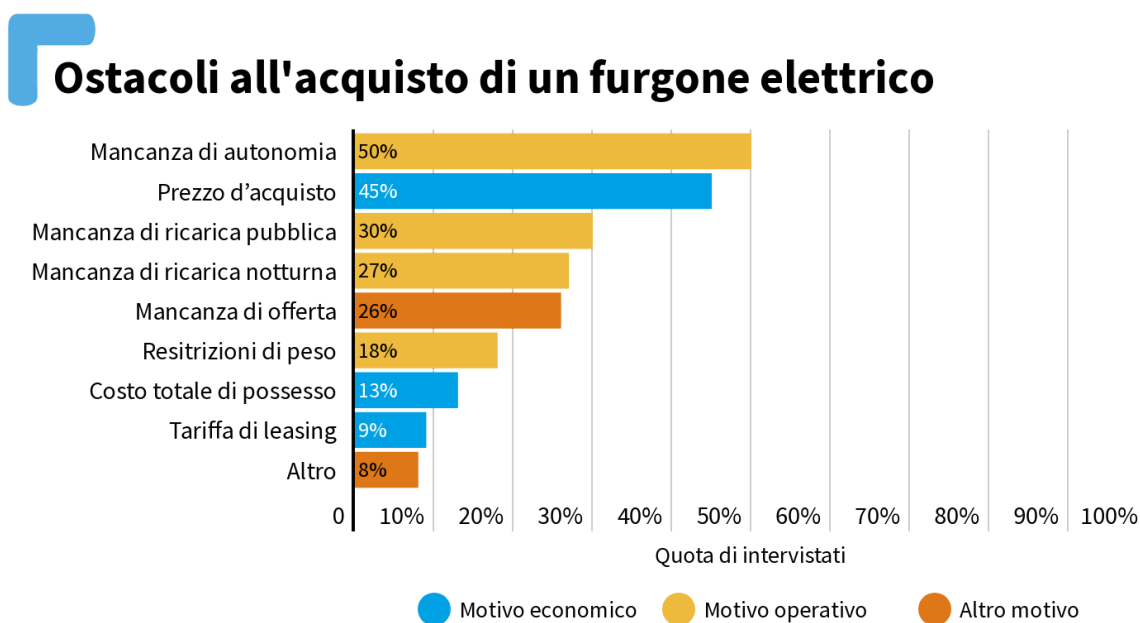


Figura 5: Motivi contro l'adozione di e-van in Francia, Germania, Italia, Polonia, Spagna e UK

3. Costo Totale di Possesso (TCO, Total Cost of Ownership)

È stato stimato il costo totale di proprietà (TCO) per furgoni leggeri e pesanti, diesel ed elettrici per diverse categorie di utenti finali. Gli input principali sono la durata media della proprietà - 5 anni per tutti gli utenti finali, eccetto i servizi di noleggio a breve termine (NBT) e i locatari - e il chilometraggio annuale. Questi input si basano sui dati di tutti gli utenti dell'indagine, non solo degli utenti italiani¹. Di conseguenza, le differenze di TCO tra i paesi sono dovute a differenze nei prezzi del diesel e dell'elettricità, nelle tasse di immatricolazione, nei sussidi all'acquisto, ecc.

Categoria di utente	Anni di possesso	Percorrenza annuale (in km)
Tutti gli intervistati	5	37,700
Privati	5	32,400
Noleggio a breve Termine (NBT)	4	41,800
Locatore/noleggio a lungo termine	4	41,400
Business-to-Business (B2B)	5	39,500
Business-to-Consumer (B2C)	5	51,300
Professionale (utente diverso dal trasporto di merci)	5	33,000

Tabella 1: Caratteristiche dell'utente di furgoni utilizzate nel modello TCO

Sulla base del modello di T&E sul TCO, i furgoni elettrici sono già più economici da possedere rispetto ai diesel in Italia:

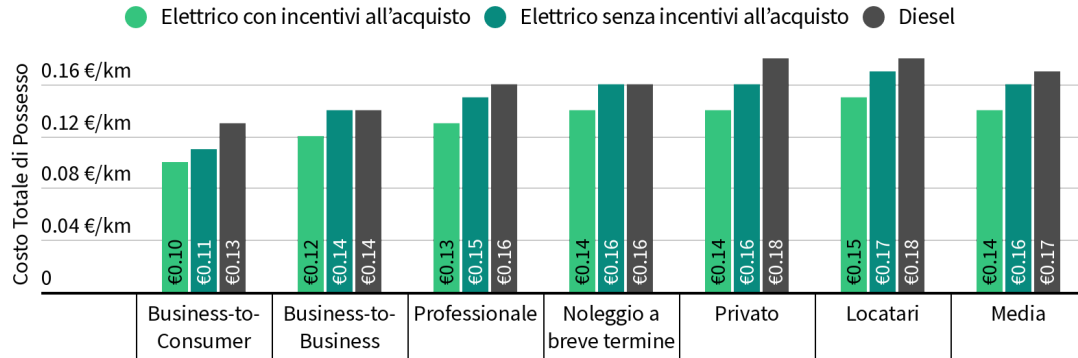
- Sia per i modelli leggeri che per quelli pesanti;
- Per tutti gli utenti medi (ovvero anni medi di proprietà, chilometraggio medio);
- Sia con che senza sussidi.

¹ Questo perché ci sono troppo pochi intervistati di ogni categoria di utenti in ogni gruppo, quindi i risultati non sarebbero affidabili statisticamente parlando.

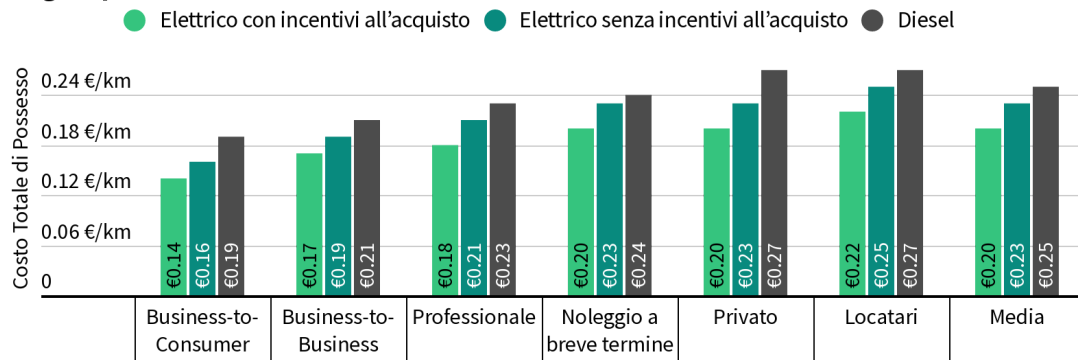
Costo Totale di possesso medio nel 2022 per categoria di utente



Furgoni leggeri



Furgoni pesanti

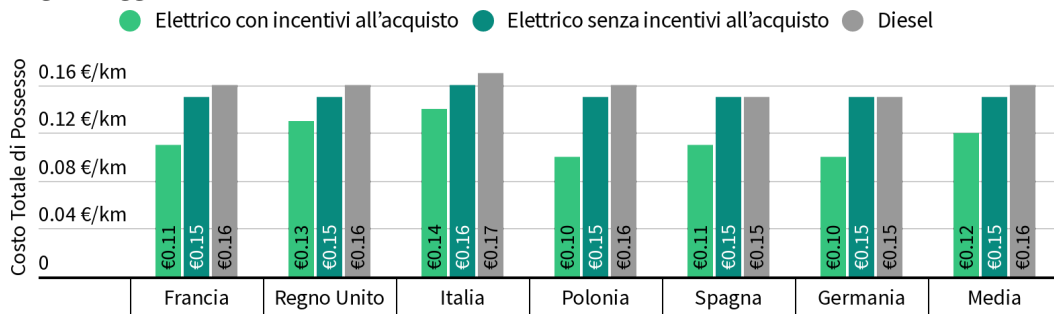


Note: TCO Medio nel 2022. Assumendo un periodo di proprietà di 4 anni per i servizi di noleggio a breve termine e di 5 anni per gli altri gruppi. Tasse e sussidi sono inclusi.

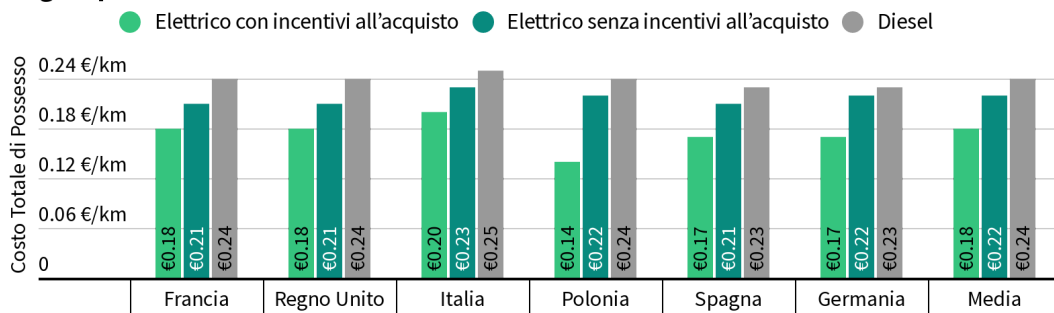
Figura 6: TCO dei furgoni elettrici e diesel in Italia nel 2022

Furgoni elettrici più economici in tutta Europa nel 2022

Furgoni leggeri



Furgoni pesanti



Note: Assumendo un periodo di proprietà di 4 anni per i servizi di noleggio a breve termine e di 5 anni per gli altri gruppi.

Figura 7: TCO medio dei furgoni elettrici e diesel in tutti i sei paesi considerati nel 2022

4. Impatti di obiettivi di CO2 più elevati per i furgoni

Cosa significherebbe per l'Italia [e per l'UE] l'adozione degli obiettivi T&E rispetto a quelli della proposta della CE:

- Furgoni elettrici: 300 mila furgoni elettrici in meno sulle strade italiane entro il 2030 [2,4 milioni]
- Risparmi economico (TCO): 1,7 miliardi di euro dal 2025-2030 [13,1 miliardi di euro]
- Risparmio di petrolio: 8 milioni di barili di diesel risparmiati nel 2025-2030 [101]
- Risparmio di emissioni: 1,1 MtCO₂ risparmiati nel 2030, 3,6 MtCO₂ risparmiati nel 2025-2030 [2030: 12,8 MtCO₂, 2025-2030: 42,3 MtCO₂]

La figura qui sotto mostra l'impatto della scelta della proposta della CE invece degli obiettivi T&E.

Obiettivi più ambiziosi per i furgoni elettrici faranno risparmiare emissioni, petrolio e denaro all'UE

Rispetto alla proposta della Commissione europea, l'obiettivo proposto da T&E porterebbe a:



1 milione di furgoni elettrici aggiuntivi sulle strade UE al 2027



14 milioni di barili di petrolio in meno bruciati al 2027

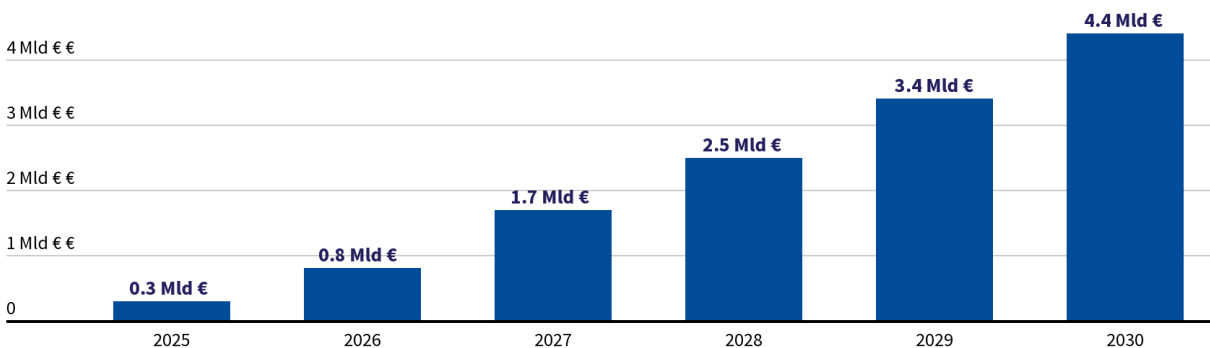


10 MtCO₂ in meno emesse tra il 2025 e il 2027



6 MtCO₂ in meno emesse nel 2027, più di tutte le emissioni dei furgoni spagnoli al 2019.

Risparmi sui costi per le aziende UE



Fonte: Modello EUTRM di T&E sulla proposta della CE e sugli obiettivi di T&E e modello sul TCO. I risparmi sul costo totale di proprietà per furgone sono assunti come costanti dal 2027 in poi. **Ambito di applicazione:** UE 27