

# 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?

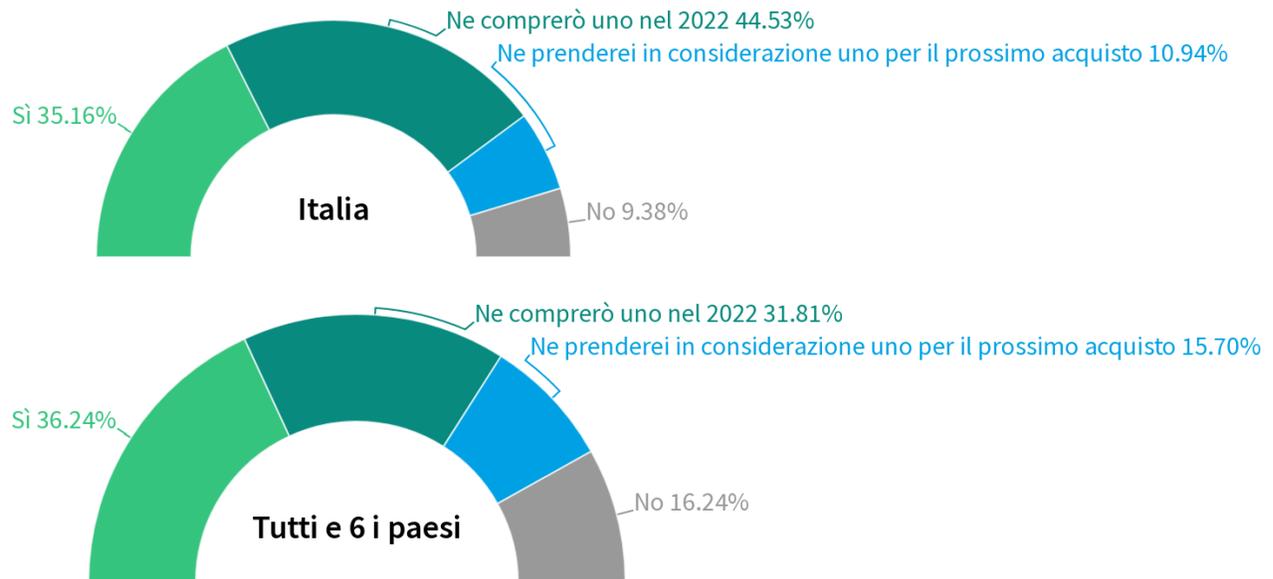


Figura 1: adozione di furgoni elettrici nel sondaggio

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].

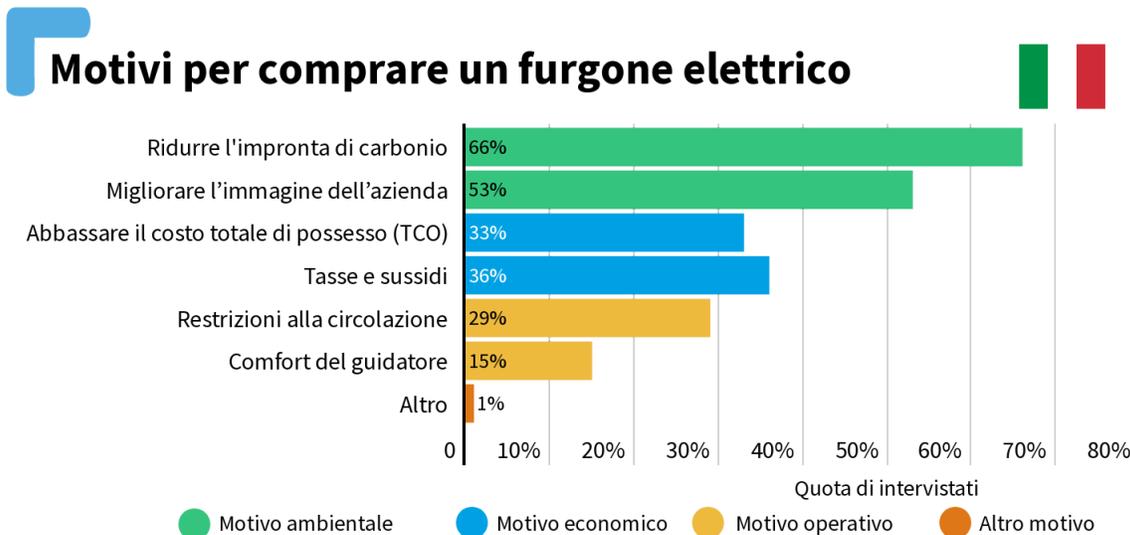


Figura 2: Motivazioni per l'adozione di furgoni elettrici in Italia

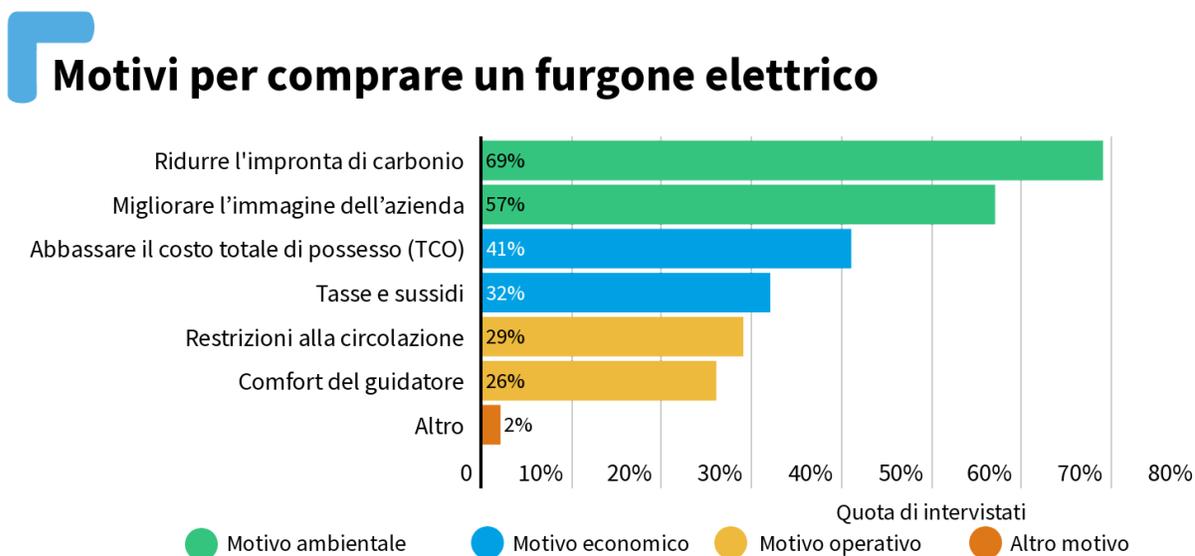


Figura 3: Motivazioni per l'adozione di furgoni elettrici in Francia, Germania, Italia, Polonia, Spagna e UK

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].

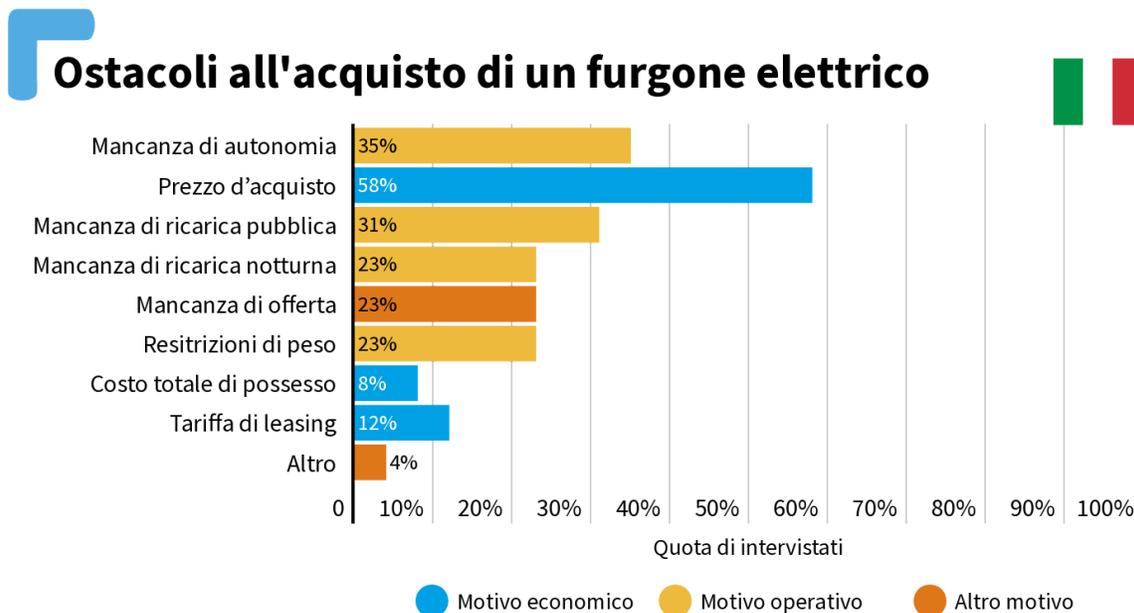


Figura 4: Motivi contro l'adozione di e-van in Italia

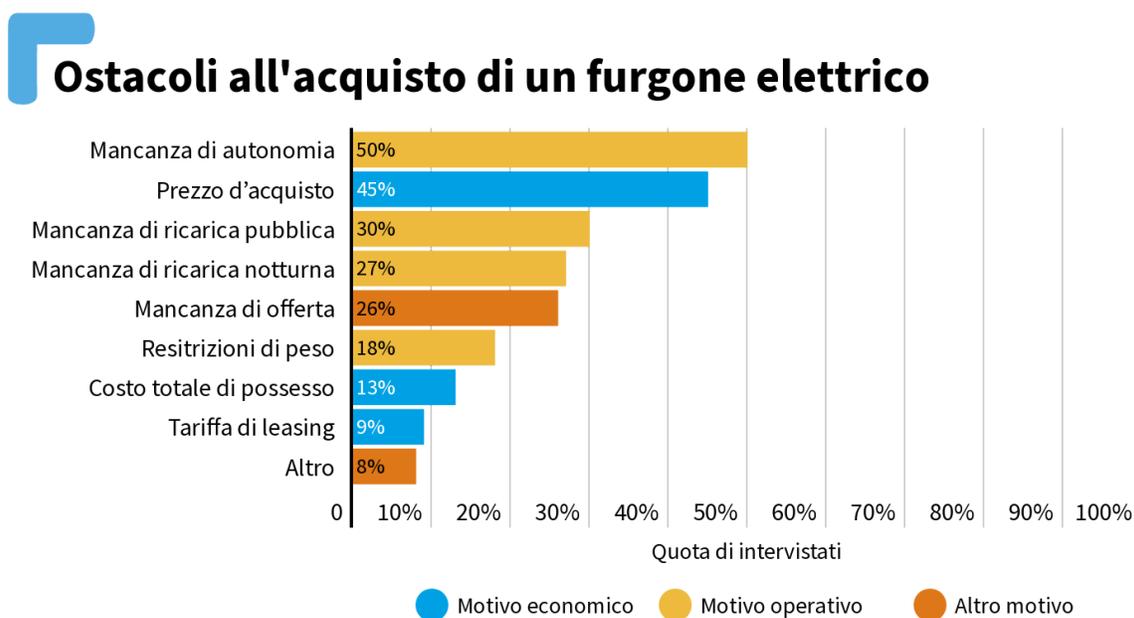


Figura 5: Motivi contro l'adozione di e-van in Francia, Germania, Italia, Polonia, Spagna e UK

### 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 italiani<sup>1</sup>. 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.

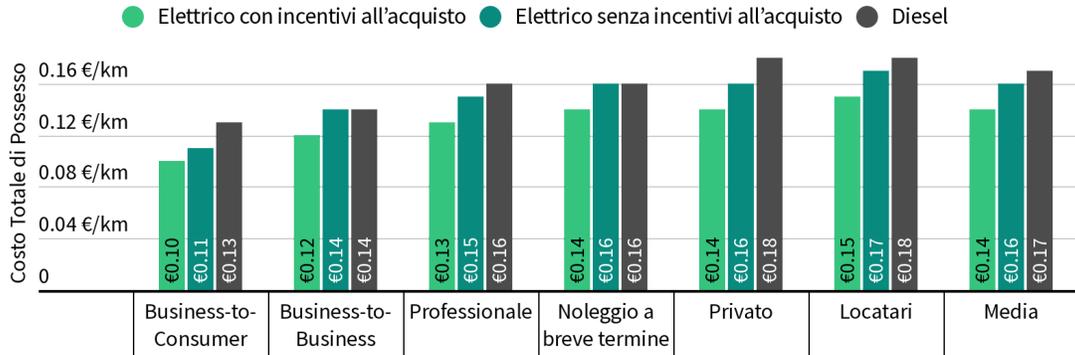
---

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

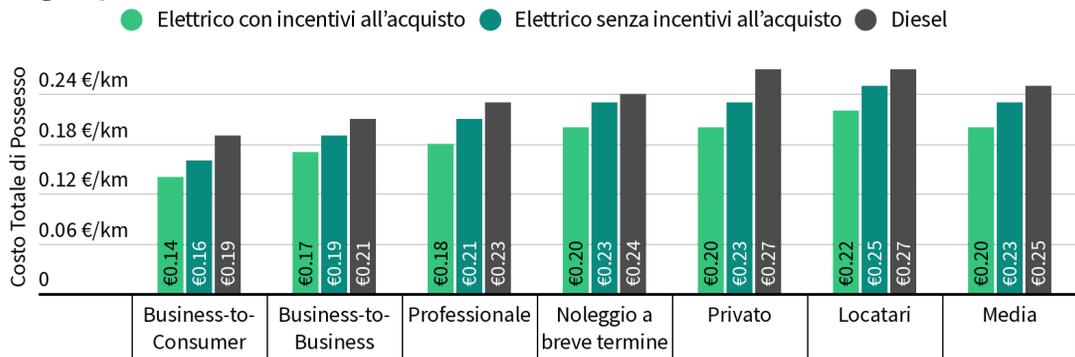
# Costo Totale di possesso medio nel 2022 per categoria di utente



## Furgoni leggeri



## Furgoni pesanti

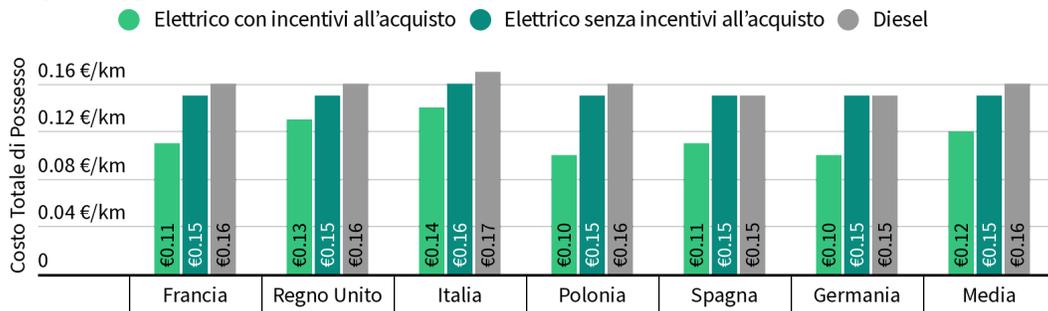


**Note:** TCO Medio nel 2022. Assumendo un periodo di proprietà di 4 anni per i servizi di noleggio a breve termine e di 5 anni per gli altri gruppi. Tasse e sussidi sono inclusi.

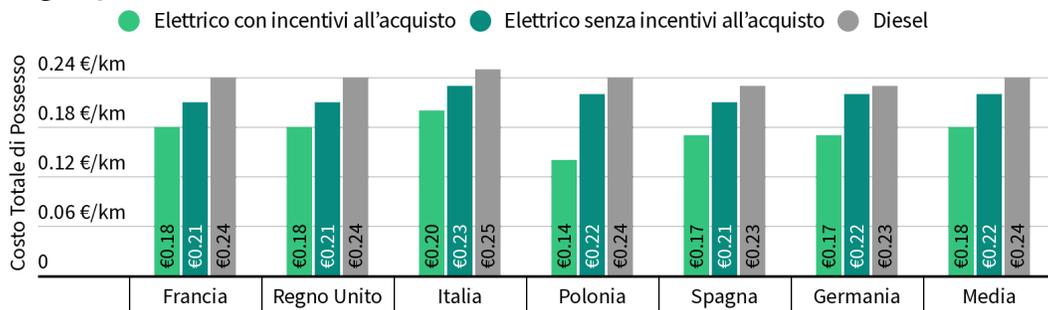
Figura 6: TCO dei furgoni elettrici e diesel in Italia nel 2022

## 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 MtCO<sub>2</sub>** in meno emesse tra il 2025 e il 2027



**6 MtCO<sub>2</sub> 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