Osservatorio Nazionale SHARING MOBILITY

MOTUS-E

Più sharing, più veicoli elettrici, meno auto in città

IL RUOLO DEL CARSHARING ELETTRICO

Massimo Ciuffini

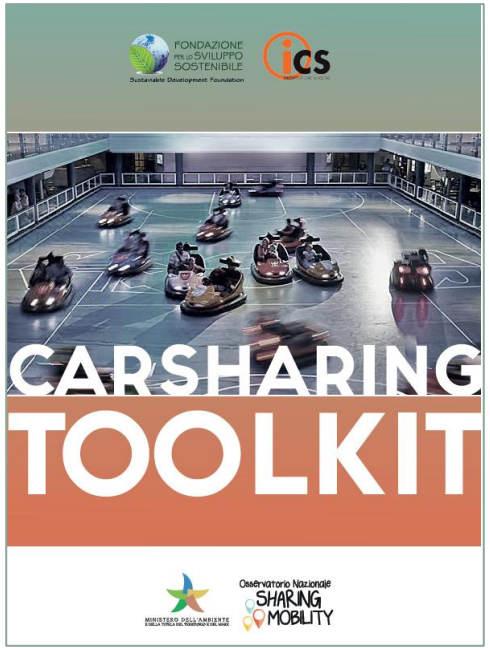
Osservatorio Nazionale Sharing Mobility

Come è stata costruita l'iniziativa

28 gennaio 2021
Stakeholder engagement – WS 1
Operatori carsharing e rappresentanti automotive

Stakeholder engagement – WS 2
Amministrazioni locali ed esperti
2 febbraio 2021

7 GIUGNO 2021
WEB-CONFERENCE
Più sharing, più veicoli elettrici, meno auto in città
Il ruolo del carsharing elettrico



SGGE 2018
Elettrico e condiviso: Sharing-E

Stakeholder engagement – WS 4
Discussione finale su proposte e raccomandazioni
29 aprile 2021

Stakeholder engagement – WS 3
Operatori taxi e ridehailing
17 febbraio 2021

Lo studio

MOTUS-E

Osservatorio Nazionale SHARING MOBILITY

PARTE 1

Sharing-E: il ventaglio "elettrico" della mobilità condivisa

PARTE 2

Potenziamento ed elettrificazione del carsharing italiano

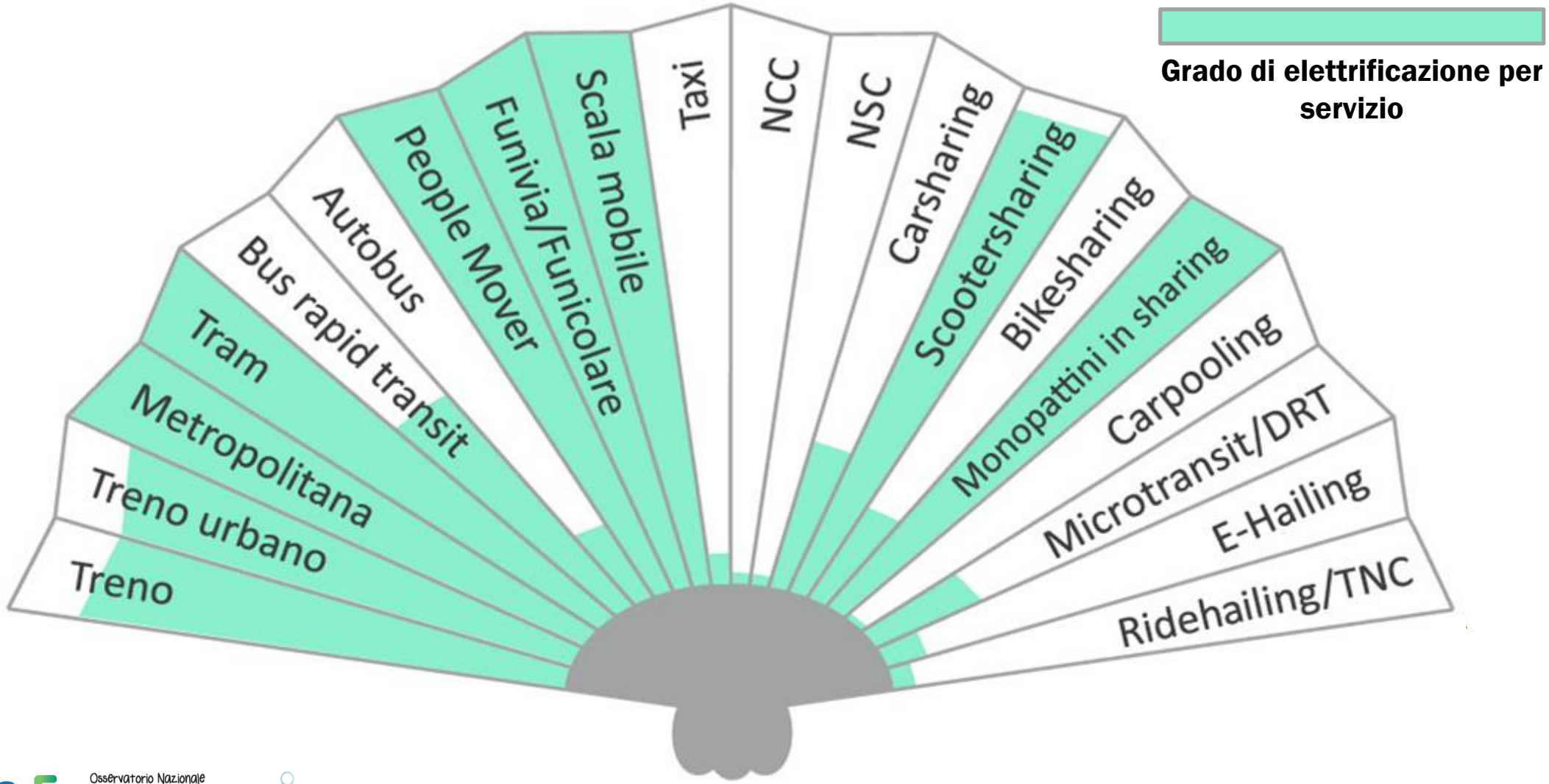
PARTE 3

L'elettrificazione dell'auto in Italia: barriere e sviluppi

PARTE 4

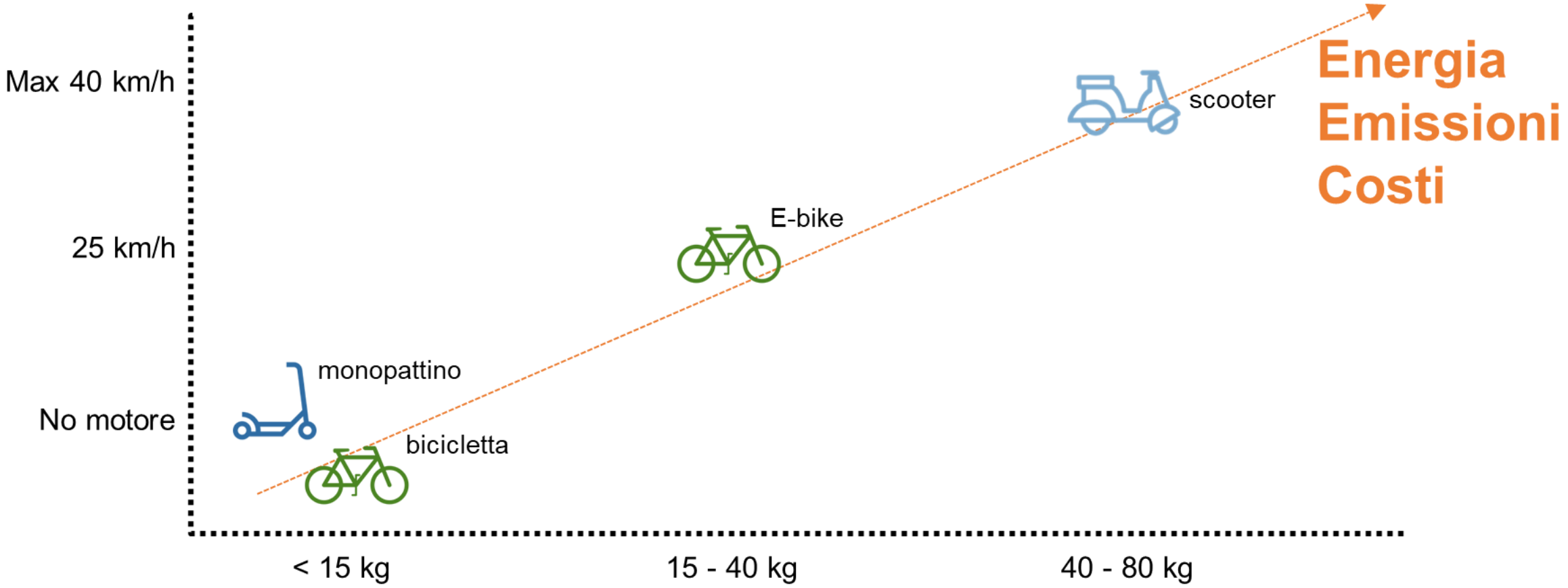
Proposte & Raccomandazioni

Nei servizi di linea esiste, da sempre, una forte sinergia tra condivisione ed elettrificazione.



MOTUS-E Osservatorio Nazionale SHARING MOBILITY

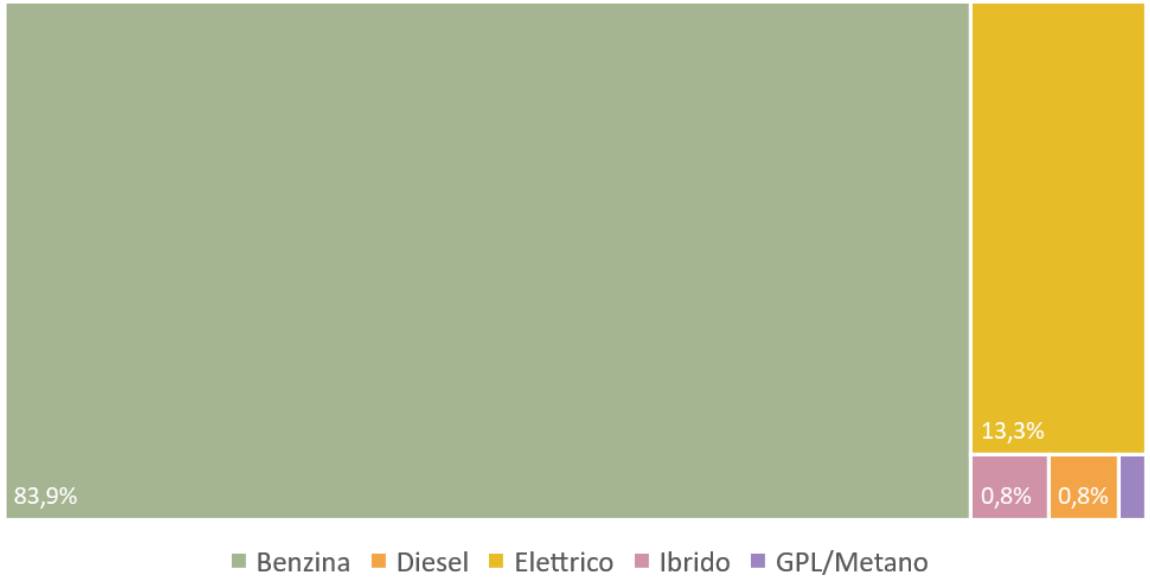
Nei servizi di sharing mobility, l'elettrificazione oggi premia veicoli leggeri, poco ingombranti e che si muovono a bassa velocità.



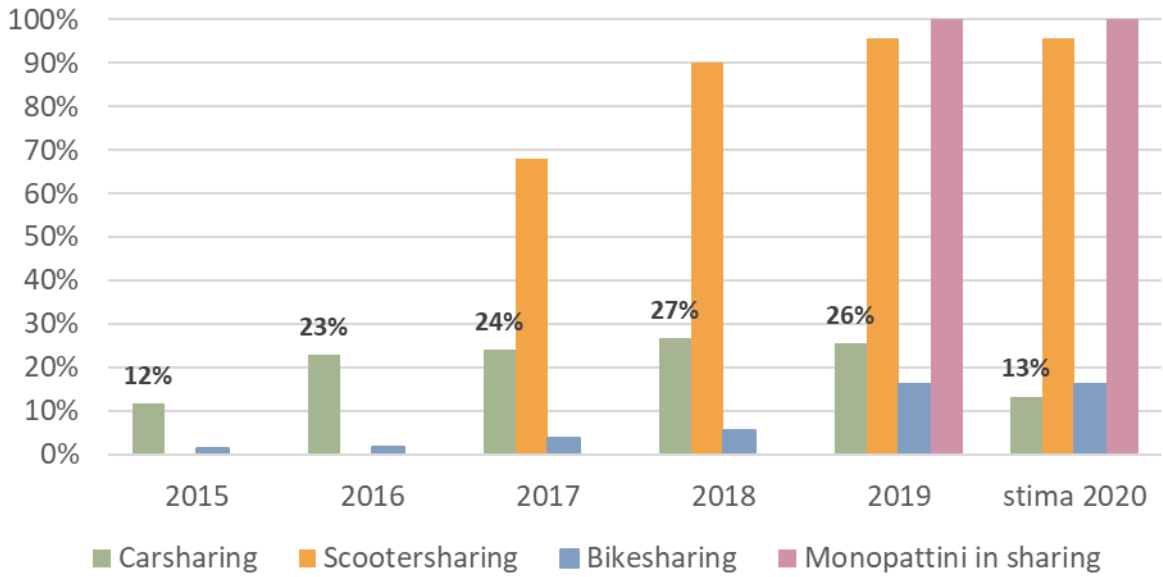
Fonte: Osservatorio Sharing Mobility

Tra i servizi di mobilità in cui si condivide un'auto, il servizio di carsharing è quello più elettrificato ma la penetrazione dell'elettrico si è arrestata nel 2018, tornando nel 2020 ai livelli del 2015.

Composizione della flotta di carsharing per segmento e alimentazione – Italia, 2020 (dati provvisori)

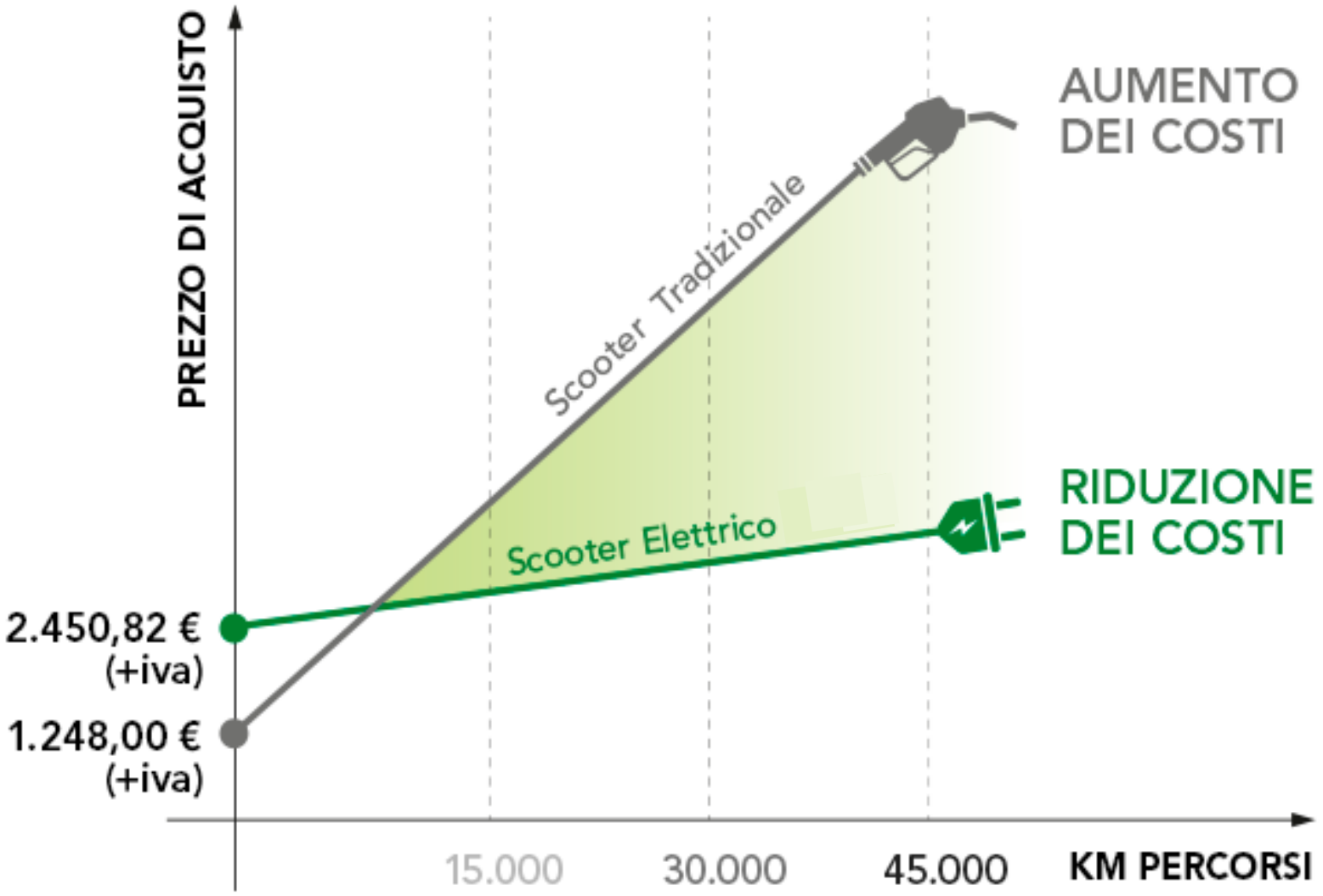


Percentuale dei veicoli elettrici sul totale delle flotte disponibili dei servizi di sharing mobility (Italia, %, anni 2015-2020)



MOTUS-E Osservatorio Nazionale SHARING MOBILITY

Condivisione ed elettrificazione dei veicoli sono due linee evolutive in sinergia tra loro.



Fonte: ASKOLL

Promuovere insieme sharing mobility ed elettrificazione permette di ottenere vantaggi multipli

VANTAGGI PER L'UTENTE

- Nessuna barriera all'uso di veicoli elettrici rispetto a quelli termici
- Equivalenza nelle tariffe per l'uso di auto elettriche e non.
- Indifferenza rispetto al problema del maggiore costo d'acquisto e del valore residuo del veicolo
- Attività di ricarica competenza dell'operatore

VANTAGGI PER L'OPERATORE

- Convenienza economica che cresce con l'intensità d'uso del veicolo.
- Vantaggi commerciali legati all'acquisto/noleggio di un maggior numero di veicoli
- Posizionamento strategico
- Collaborazione con gli obiettivi ambientali della PA

VANTAGGI PER LA COLLETTIVITÀ

- Efficienza e riduzione del parco circolante
- Impulso all'ampliamento della rete di ricarica
- Minori risorse pubbliche necessarie per gli schemi d'incentivazione tra veicoli in sharing e individuali
- Riduzione di tutti gli impatti della mobilità (consumi, emissioni, congestione, incidentalità…)

VANTAGGI PER PRODUTTORI

- Esperienza della mobilità elettrica per i consumatori
- Sinergie positive per gli operatori di sharing
- Quote di vendite di veicoli elettrici in linea con i target previsti dalla Regolamento (UE) 2019/631
- Posizionamento strategico
- Collaborazione con gli obiettivi ambientali della PA

La promozione del carsharing elettrico deve tenere conto della fase di transizione che attraversa il settore.

ELEMENTI DI CONTESTO

- I maggiori operatori oggi presenti nel mercato italiano non hanno scelto EV.
- Lockdown e ripresa nella fase post-pandemia.
- Maggiori operatori station-based e free-floating con EV interrompono l'operatività.

CONFERME

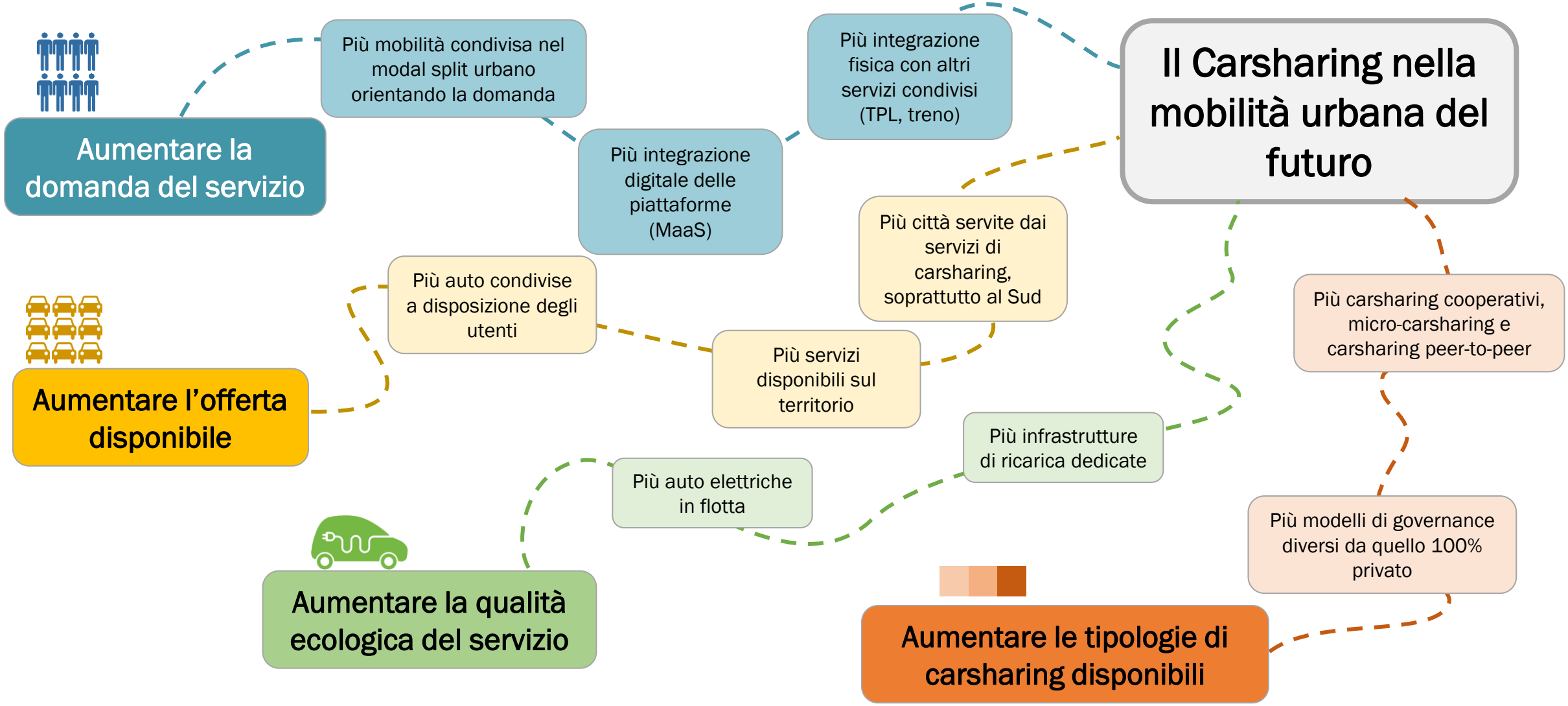
- I nuovi servizi e i nuovi operatori che entrano nel mercato si orientano verso l'uso di veicoli elettrici.
- I servizi station-based e/o free-floating delle realtà piccole e medie sono spesso gestiti dalla mano pubblica e maggiormente elettrificati.
- I servizi di carsharing free-floating in città di medie dimensioni (Bologna e Parma).

NOVITÀ

- LeasysGO! a Torino. Annunciato anche l'ingresso a Roma e Milano nel corso del 2021.
- Eliminazione del canone per il carsharing come sostegno al settore (Roma).
- Il servizio di carsharing di Genova diventa 100% elettrico.

MOTUS-E Osservatorio Nazionale SHARING MOBILITY

Nel futuro del carsharing occorre più offerta, più domanda, più tipologie di servizi e più decarbonizzazione.



Proposte e raccomandazioni

Proposte di politiche e misure a livello nazionale

- **Target 2025 e 2030 su riduzione ed elettrificazione del parco circolante italiano**

  Definire un piano strategico di riduzione ed elettrificazione del parco circolante italiano al 2025 e 2030.

- **Incentivi all'elettrificazione delle flotte condivise**

  Prevedere incentivi per l'acquisto/noleggio a lungo termine di veicoli elettrici delle flotte dei diversi servizi di sharing mobility e taxi. Garantire condizioni maggiormente favorevoli nel caso di aggregazioni tra più operatori di piccole dimensioni.

- **Incentivi all'uso di servizi di carsharing e taxi con veicoli elettrici**

  Favorire i noleggi e le corse di taxi effettuate con veicoli elettrici con un incentivo in favore di chi sceglie questo tipo di servizi a minore impatto ambientale.

- **Incentivi per infrastrutture di ricarica dedicati agli operatori**

  Prevedere incentivi per la realizzazione d'infrastrutture di ricarica dedicate alle flotte di servizi di vehiclesharing compresa l'istallazione di punti di ricarica presso le abitazioni degli operatori di taxi.

- **Buono mobilità per l'uso dei servizi di sharing mobility in caso di rottamazione di un veicolo inquinante**

  Rendere stabile (2030) il Buono mobilità previsto nel c.d. DL Clima per l'uso di tutti i servizi di sharing mobility.

- **Trattamenti fiscali favorevoli per il servizio di carsharing**

  - Riformare le aliquote iva garantendo un'omogeneità di trattamento tra i diversi servizi di mobilità condivisa. Nell'immediato: IVA agevolata al 10% per carsharing termico e esenzione IVA per carsharing elettrico
  - Permettere la deducibilità di costi e Iva al 100% per i veicoli aziendali utilizzati in carsharing anche fuori dall' orario di lavoro (microcarsharing)
  - Garantire un credito d'imposta per l'utilizzo di servizi di carsharing con condizioni maggiormente favorevoli nel caso di utilizzo di carsharing elettrico.

Ipotesi d'intervento

Obiettivo:

Più auto condivise ed elettriche al 2030

Target 2030:

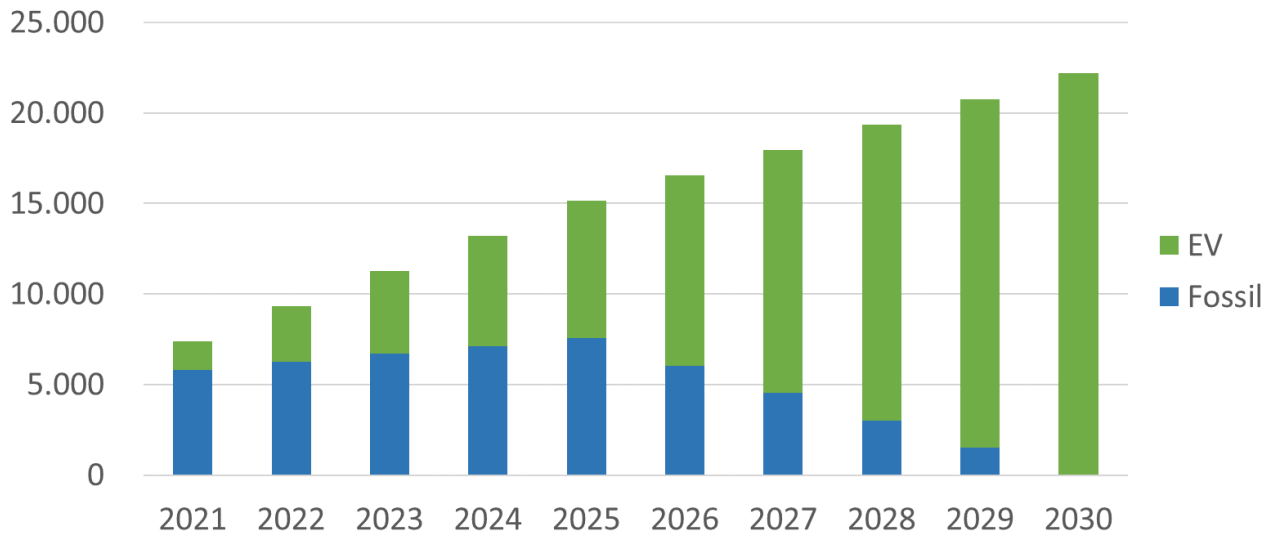
- ✓ Triplicazione delle auto in sharing (B2C)
- ✓ Flotta 100% elettrica

Sostegno al carsharing:

Incentivo alla domanda pari al 10% della tariffa media attuale con auto termiche e 20% con auto elettriche.

Sostegno all'elettrificazione:

- ✓ 10.000 € a veicolo per sostituzione da auto termica a BEV
- ✓ 7.500 € a veicolo per nuove immissioni di BEV in flotta



Le risorse pubbliche necessarie nei diverse scenari di sostegno a confronto

Ipotesi A:

- ✓ Incentivo alla sostituzione fino al 2025
- ✓ Incentivo alla nuova immissione fino al 2025
- ✓ Incentivo alla domanda fino al 2030

Ipotesi A (milioni €)	Totale misura dal 2022 al 2030	Impegno annuale medio	Impegno annuale medio in rapporto alla disponibilità incentivi auto nel 2021
	248,8	27,6	5,5%

Ipotesi B:

- ✓ Incentivo alla sostituzione fino al 2025
- ✓ Incentivo alla nuova immissione fino fino al 2030
- ✓ Incentivo alla domanda fino al 2030

Ipotesi B (milioni €)	Totale misura dal 2022 al 2030	Impegno annuale medio	Impegno annuale medio in rapporto alla disponibilità incentivi auto nel 2021
	301,6	33,5	6,7%

Ipotesi C:

- ✓ Incentivo alla sostituzione fino al 2030
- ✓ Incentivo alla nuova immissione fino al 2030
- ✓ Incentivo alla domanda fino al 2030

Ipotesi C (milioni €)	Totale misura dal 2022 al 2030	Impegno annuale medio	Impegno annuale medio in rapporto alla disponibilità incentivi auto nel 2021
	377,3	41,9	8,4%

Proposte di politiche e misure a livello locale

- **Garantire ai veicoli in sharing condizioni favorevoli per l'uso della rete stradale**

  Scoraggiare l'uso dei veicoli individuali attraverso: limitazione all'accesso di alcune zone della città anche attraverso l'imposizione di un pedaggio (*congestion charge*); regolazione e tariffazione della sosta dei veicoli a bordo strada.

- **Ridisegnare le strade garantendo spazio adeguato a tutte le modalità e tipologie di veicolo, con priorità alla mobilità sostenibile**

  Ridisegnare le strade in modo da riallocare lo spazio pubblico e dare priorità alle soluzioni di mobilità più sostenibili: mobilità attiva e mobilità condivisa.

- **Ampliare la disponibilità di servizi di sharing mobility anche attraverso l'impiego di risorse pubbliche**

  In assenza di soluzioni di mercato, contribuire con risorse pubbliche al sostegno (corrispettivi, sussidi, incentivi…) dei servizi di sharing mobility, così come avviene con il trasporto di linea e, in parte, con quello non di linea.

- **Promuovere forme di micro-carsharing e carsharing cooperativo con veicoli elettrici**

  Promuovere anche altre forme di carsharing elettrico, in particolare forme di micro-carsharing o carsharing cooperativo, per esempio assicurando la sosta gratuita su strada dei veicoli in condivisione o parcheggi pertinenziali dotati di infrastrutture di ricarica dedicate a servizi di carsharing di quartiere.

Raccomandazioni alle amministrazioni locali per l'istituzione di un servizio di car sharing elettrico

- **Pianificare le caratteristiche del servizio tenendo conto dell'utilizzo di veicoli elettrici**

  Dimensionare e caratterizzare il servizio di carsharing (area operativa, numero dei veicoli etc.) tenendo conto anche dell'utilizzo di veicoli elettrici, dunque della durata dell'attività di ricarica di questo tipo di veicoli e dei riflessi sull'indisponibilità dei veicoli in flotta, della loro autonomia, etc.

- **Implementare una rete di ricarica adeguata al servizio di carsharing con veicoli elettrici**

  Verificare la disponibilità di una rete di ricarica per veicoli elettrici coerente con il modello operativo di carsharing prescelto e provvedere alla sua implementazione nel caso in cui se ne riscontri l'inadeguatezza.

- **Verificare la sostenibilità economica del servizio di carsharing con veicoli elettrici rispetto al servizio con veicoli termici**

  Analizzare la sostenibilità economica del servizio di carsharing con veicoli elettrici rispetto al servizio con veicoli termici in modo da predisporre vantaggi sufficienti a compensare eventuali differenze tra costi operativi delle due tipologie di servizio quali, per esempio: standard di servizio meno onerosi, vantaggi su parcheggi/accessi a zone della città e a corsie riservate, canone per l'utilizzo dello spazio pubblico, corrispettivi economici per lo svolgimento del servizio, etc.)

- **Assicurare alle stazioni ferroviarie il ruolo di hub della mobilità condivisa ed elettrica**

  Assicurare alle stazioni ferroviarie il ruolo di hub delle mobilità, punto nevralgico in cui avviene l'interscambio tra più modalità di trasporto, vi è un intenso prelievo e il rilascio di veicoli in sharing e dove è più favorevole ricaricare i veicoli elettrici, garantendo una delle migliori sinergie possibili tra redditività dei servizi e sostenibilità.

- **Promuovere la formazione di nodi urbani e suburbani di scambio nelle aree a domanda debole**

  Individuare e istituire dei nodi urbani o suburbani di scambio in corrispondenza delle stazioni del treno e della metropolitana in cui attestare servizi di sharing mobility dedicati a servire aree poco servite dai servizi di trasporto pubblico e localizzare infrastrutture di ricarica dedicate ai veicoli elettrici.

MOTUS-E

Osservatorio Nazionale SHARING MOBILITY

Grazie!

Massimo Ciuffini

Osservatorio Nazionale Sharing Mobility

ciuffini@susdef.it