Barometro TCS dell'elettromobilità

La scarsità energetica cambia l’atteggiamento verso l’elettromobilità

Maggiore attenzione verso l’infrastruttura privata

©GFS.BERN | NOVEMBRE 2022

gfs.bern
Menschen. Meinungen. Märkte.

Team di progetto

Lukas Golder: co-direttore

Cloé Jans: responsabile dell'attività operativa

Adriana Pepe: politologa

Ronja Bartlome: collaboratrice scientifica Data Science

Daniel Bohn: collaboratore progettuale

Roland Rey: amministrazione

Berna, 08.11.2022

Pubblicazione: in accordo con il TCS

Indice

1 COMPORTAMENTO ATTUALE E FUTURO IN MATERIA DI MOBILITÀ 4
1.1 Comportamento attuale in materia di mobilità 4
1.2 Comportamento futuro in materia di mobilità 7
1.3 Disponibilità di energia e mobilità 9
1.4 Forme di utilizzo dei veicoli 14
2 DIFFUSIONE E DISPONIBILITÀ ALL'ACQUISTO DELL'ELETTROMOBILITÀ 16
3 FATTORI TRAINANTI DELL'ELETTROMOBILITÀ 20
4 OSTACOLI DELL'ELETTROMOBILITÀ 23
5 INFRASTRUTTURA 26
6 RICHIESTE POLITICHE 30
6.1 Tipologie e richieste e politiche 33
7 SINTESI 38
8 APPENDICE 40
8.1 Base dei dati 40
8.2 gfs.bern-Team 41

1 Comportamento attuale e futuro in materia di mobilità

1.1 Comportamento attuale in materia di mobilità

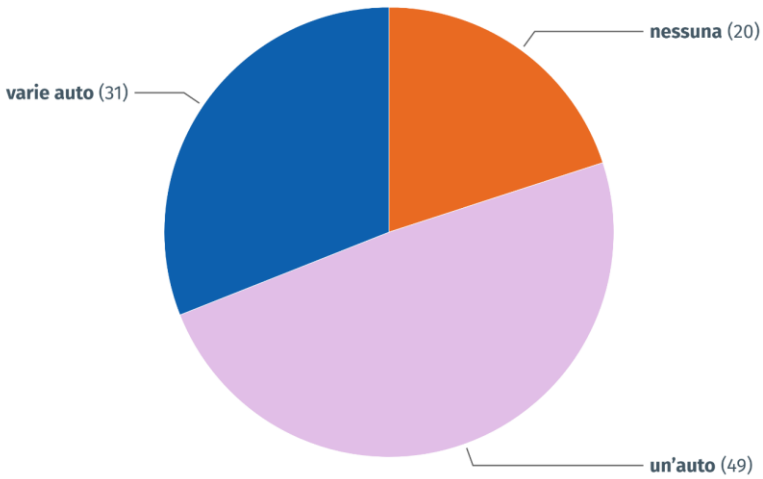
La Svizzera è un paese di automobilisti. Questo non cambia nonostante la carenza di risorse e il desiderio di una maggiore protezione del clima. Circa la metà (49%) possiede un'auto nel nucleo familiare, il 31 % ne possiede persino più di una. Una persona su cinque si sposta senza auto, non sorprende che si tratti principalmente di persone che vivono in un contesto urbano.

Grafica 1

Numero di auto in famiglia

Quante auto possedete nel vostro nucleo familiare?

% di abitanti a partire da 18 anni

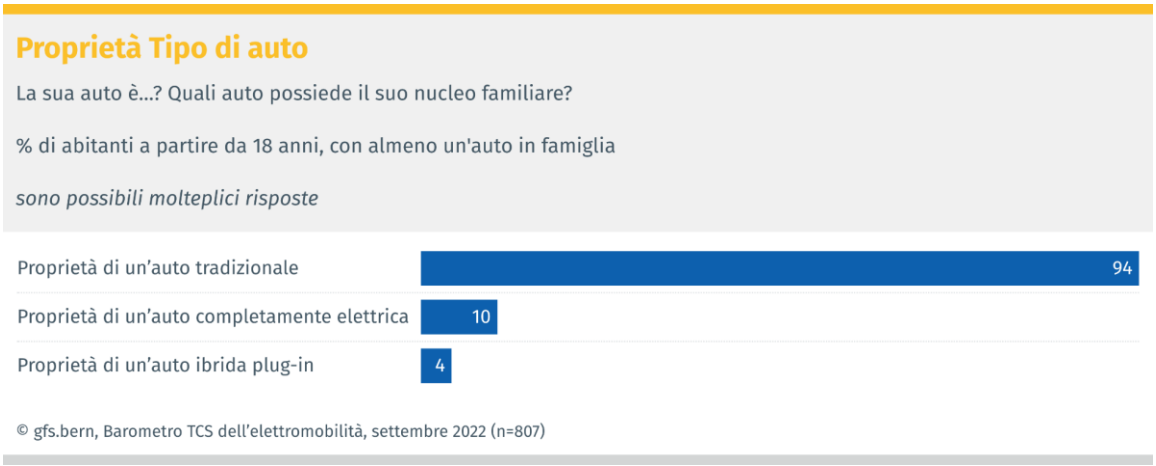


© gfs.bern, Barometro TCS dell'elettromobilità, settembre 2022 (N=1001)

La maggior parte degli abitanti della Svizzera oggi si spostano con un'auto tradizionale, cioè alimentata a benzina, diesel o gas. Il 10 percento degli intervistati possiede un'auto elettrica, il 4 percento ha in casa un'auto ibrida plug-in.

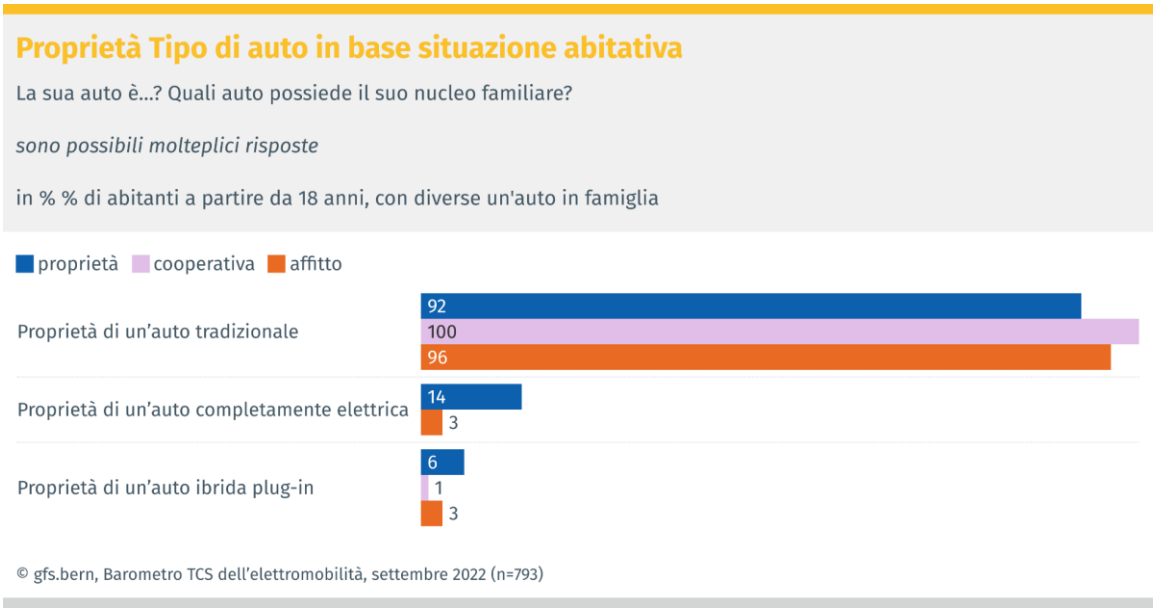
Tra le persone che dichiarano di possedere un'auto elettrica, in circa il 7 percento dei casi si tratta anche dell'unica auto disponibile nel nucleo familiare. Queste persone si affidano dunque completamente all'elettromobilità. Per il 3 percento si tratta di una delle varie auto che posseggono.

Grafica 2



Chi possiede un'auto elettrica, nella maggior parte dei casi vive in un appartamento o in una casa di proprietà. Ciò probabilmente dipende dal fatto che il possesso di un'auto elettrica è correlato anche a un reddito più elevato o a un livello di istruzione più elevato. Per molti aspetti, l'accesso alla mobilità elettrica è anche una questione di classe sociale. D'altra parte, le situazioni abitative delle persone che possiedono un'auto tradizionale sono varie: ci sono sia persone con una casa di proprietà che persone che vivono in cooperativa abitativa o in affitto.

Grafica 3



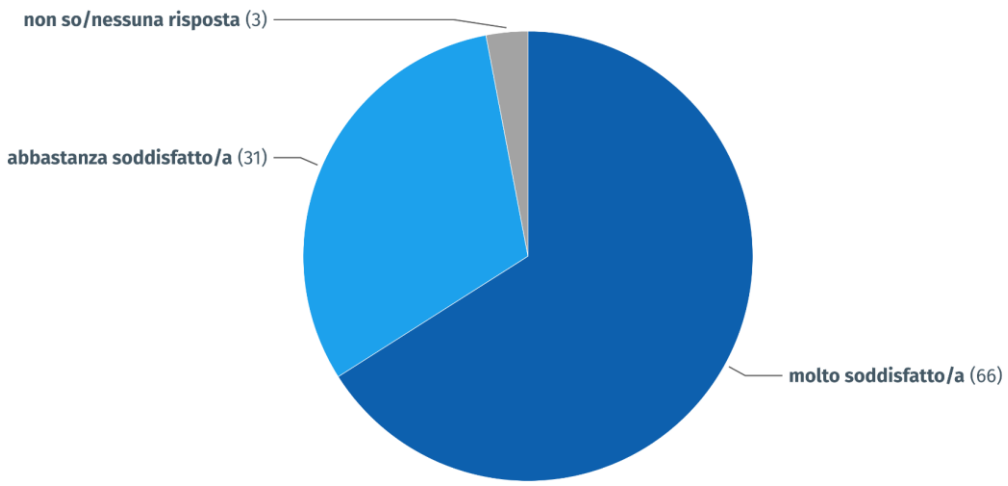
Non ci sono segnali che l'elettromobilità deluda le aspettative o le esigenze delle persone che già ne fanno esperienza regolarmente. Chi oggi possiede un'auto elettrica in generale ne è anche (molto) soddisfatto.

Grafica 4

Soddisfazione per l'auto elettrica / l'auto plug-in / l'ibrido plug-in

Quanto si ritiene soddisfatto/a della sua auto elettrica / auto plug-in / ibrida plug-in?

% di abitanti a partire da 18 anni, che possiedono almeno un'auto completamente elettrica o ibrida plug-in

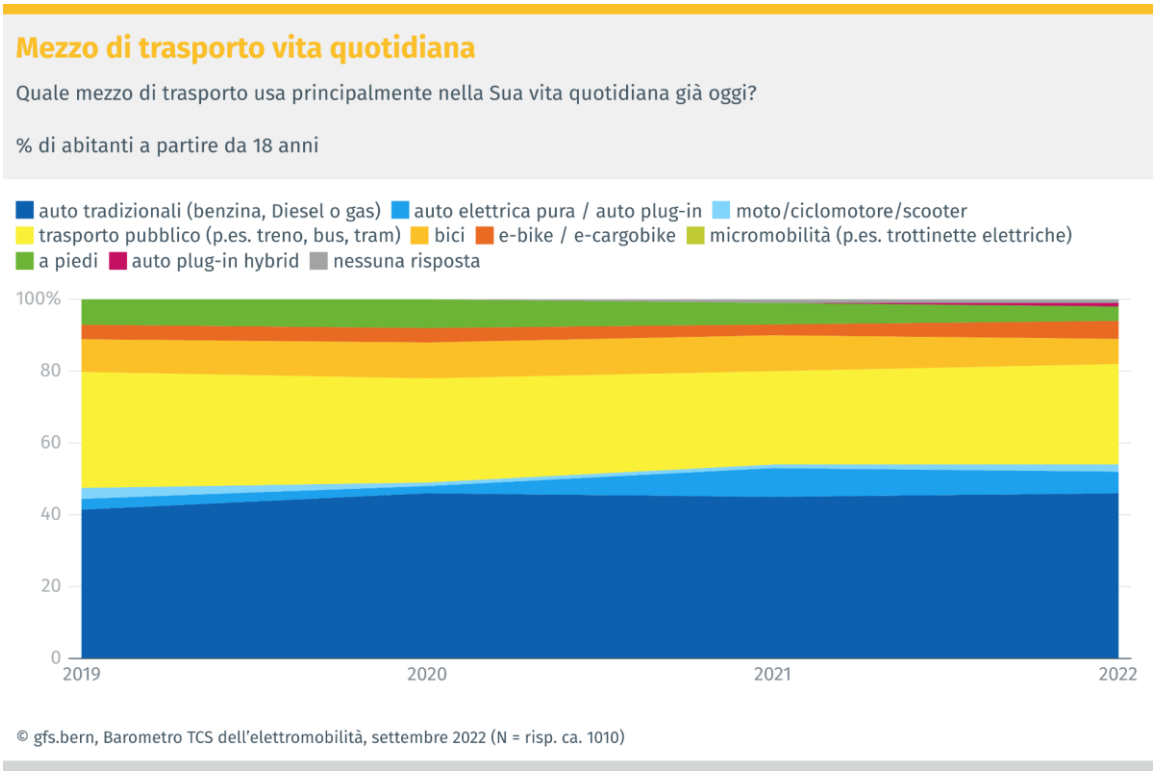


© gfs.bern, Barometro TCS dell'elettromobilità, settembre 2022 (n=107)

L'auto tradizionale resta il mezzo di trasporto principale degli abitanti della Svizzera. Poco più del 40 percento degli intervistati si sposta prevalentemente in questo modo nella vita quotidiana. Anche nel 2022 al secondo posto c'è il trasporto pubblico, anche se il suo utilizzo è diminuito a causa della pandemia di Coronavirus e ad oggi non è ancora tornato ai livelli del 2019. L'elettromobilità (auto e biciclette elettriche) è stata utilizzata maggiormente negli ultimi due anni rispetto al 2019.

Complessivamente, anche nel 2022 l'esigenza del trasporto privato (a motore) resta elevata, con l'elettromobilità che svolge un ruolo sempre più importante sia per le auto che per le biciclette a un livello basso.

Grafica 5

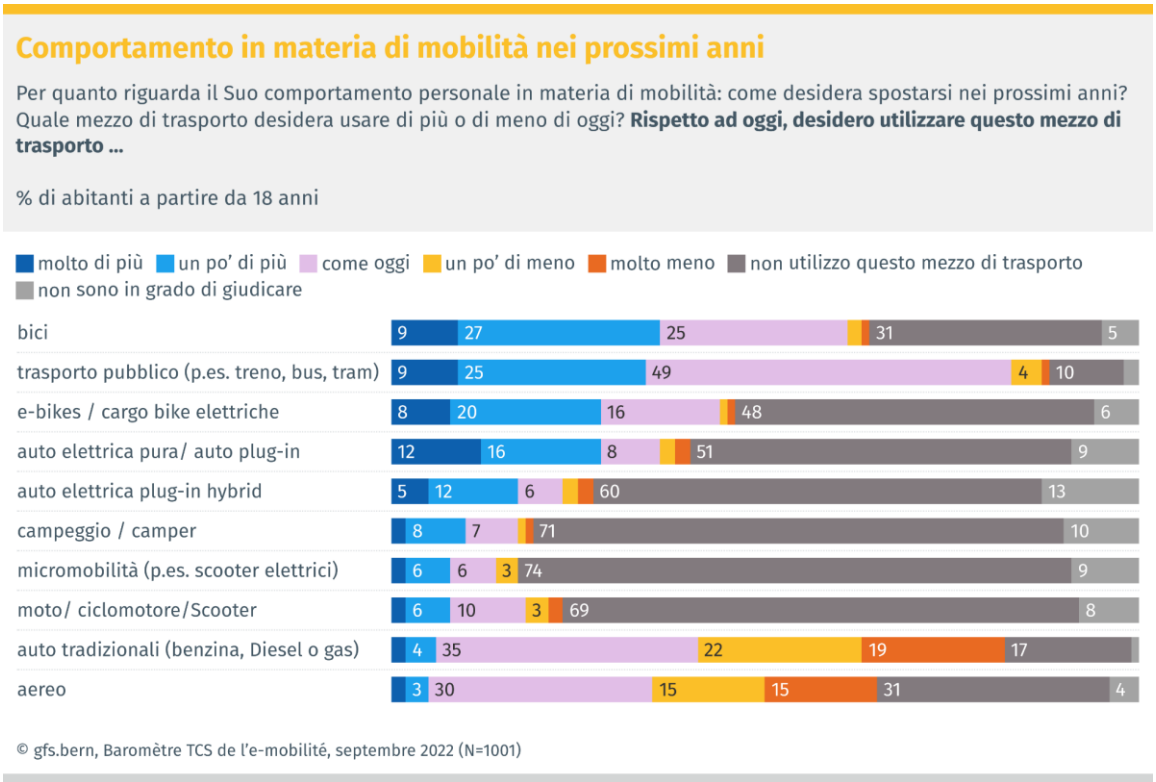


1.2 Comportamento futuro in materia di mobilità

Guardando al futuro, tra le circa dieci forme di mobilità analizzate si possono identificare tre diversi gruppi con caratteristiche simili:

- Il primo gruppo è composto dalla bicicletta e dal trasporto pubblico. Entrambi i mezzi di trasporto oggi vengono già utilizzati intensamente e gli abitanti della Svizzera in futuro vogliono continuare ad utilizzarli come oggi o in gran parte persino di più.
- Il secondo gruppo è composto dai mezzi di trasporto che oggi vengono utilizzati da minoranze, ma che probabilmente anche in futuro continueranno ad avere importanza o diventeranno più importanti. In particolare, vi fanno parte i mezzi di trasporto alimentati a elettricità. La percentuale di coloro che in futuro vorrebbero utilizzare molto di più una forma di mobilità elettrica è nettamente superiore che per le auto puramente elettriche (12%). Anche il camper, la micromobilità e la moto vengono oggi utilizzati solo da minoranze. Rispetto alle auto/bici elettriche, queste forme di mobilità hanno tuttavia un potenziale futuro meno immediato e probabilmente continueranno ad essere utilizzate da una minoranza.
- Il terzo e ultimo gruppo è composto dalle modalità di trasporto del passato: l'auto tradizionale e l'aereo. Nonostante siano ancora numerose le persone che in futuro vorrebbero continuare ad utilizzare come oggi queste forme di mobilità, la percentuale di chi le abbandona è considerevole.

Grafica 6



Anche nel 2022 l'auto puramente elettrica rimane uno dei mezzi di trasporto a cui si vorrebbe affidare anche in futuro la maggior parte degli abitanti. Tuttavia, rispetto agli anni precedenti l'auto elettrica ha perso parte della sua supremazia come mezzo di trasporto del futuro. Ciò è vero in particolare rispetto all'anno scorso, e questo va probabilmente considerato nel contesto del timore attuale di una situazione di carenza energetica. Attualmente, la percentuale di persone che in futuro vorrebbero utilizzare un'auto elettrica è uguale alla percentuale delle persone che vorrebbero utilizzare una bicicletta/cargo bike elettrica. La bicicletta classica e il trasporto pubblico sono leggermente in vantaggio, con valori praticamente invariati rispetto al 2021.

Inoltre, molti meno abitanti dichiarano che in futuro vorrebbero utilizzare più spesso un'auto ibrida plug-in. Il cambiamento rispetto al 2021 è praticamente parallelo al calo delle auto puramente elettriche: semplicemente a un livello inferiore.

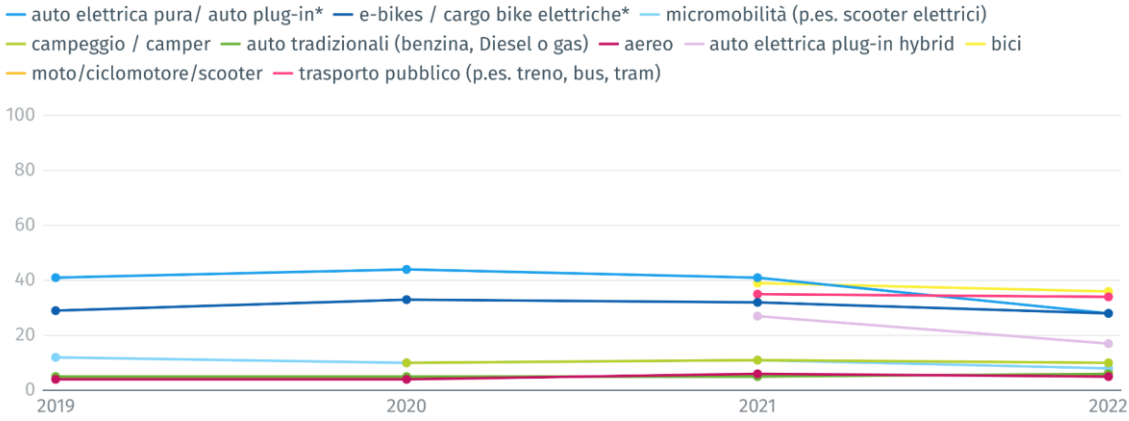
La percentuale di persone che vorrebbero utilizzare di più auto tradizionali, aerei, camper, scooter elettrici e moto è relativamente bassa a confronto, pari al dieci percento o meno.

Grafica 7

Comportamento in materia di mobilità nei prossimi anni

Per quanto riguarda il Suo comportamento personale in materia di mobilità: come desidera spostarsi nei prossimi anni? Quale mezzo di trasporto desidera usare di più o di meno di oggi? **Rispetto ad oggi, desidero utilizzare questo mezzo di trasporto ...**

% di abitanti a partire da 18 anni, percentuale "molto di/un po' di più"



© gfs.bern, Baromètre TCS de l'e-mobilité, septembre 2022 (N = risp. ca. 1010)
* entro il 2020 "auto elettrica pura", "e-bike"

1.3 Disponibilità di energia e mobilità

Per la maggior parte degli abitanti, l'incertezza attuale sulla disponibilità e sull'approvvigionamento di energia e carburante non influisce sull'intenzione manifestata di acquistare un veicolo elettrico. La metà (50%) non aveva comunque previsto di comprare un veicolo elettrico e un quarto continua ad avere intenzione di acquistarlo nonostante le attuali incertezze.

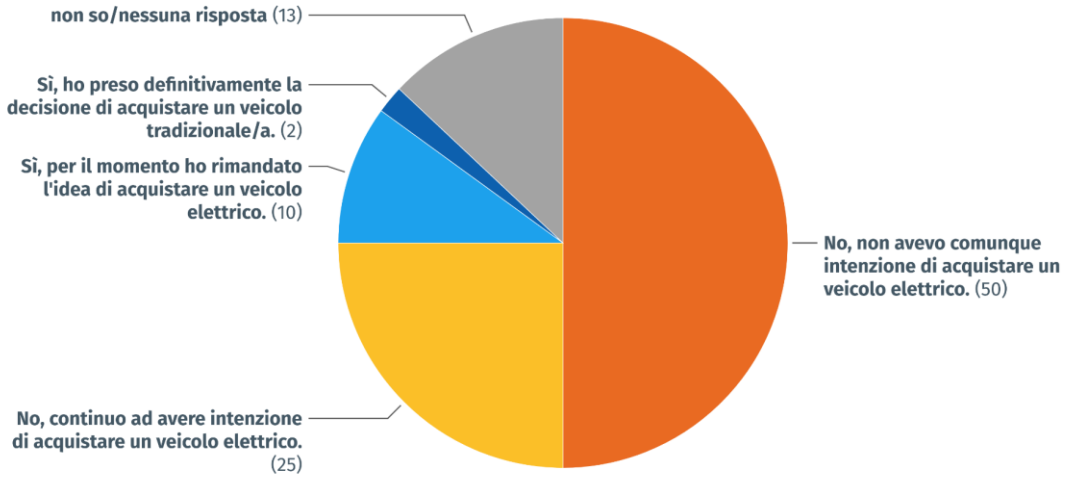
Tuttavia, il 12 percento degli abitanti dichiara di stare riconsiderando la propria intenzione di acquistare un'auto elettrica alla luce della situazione attuale: una persona su dieci rimanda per il momento l'idea di comprare un'auto elettrica e circa il 2 percento ha deciso di comprare un veicolo tradizionale.

Grafica 8

Cambiata disponibilità all'acquisto di un veicolo elettrico a causa di scarsità di elettricità / prezzi dell'elettricità

La minaccia di scarsità di energia elettrica e i prezzi dell'energia elettrica in aumento che caratterizzano la situazione attuale hanno cambiato la sua disponibilità ad acquistare un veicolo elettrico?

% di abitanti a partire da 18 anni



© gfs.bern, Barometro TCS dell'elettromobilità, settembre 2022 (N=1001)

La grafica in basso mostra in che modo è cambiata la disponibilità ad acquistare un veicolo elettrico nei diversi sottogruppi. È da notare che, in tutti i sottogruppi sociodemografici, la maggioranza ha dichiarato di non voler acquistare comunque un veicolo elettrico. Tuttavia, non tutti i sottogruppi si esprimono chiaramente in questo modo. Sono più che altro le donne, le persone con bassa istruzione e basso reddito e le persone della Svizzera romanda quelle che non avevano comunque in mente di acquistare un'auto elettrica.

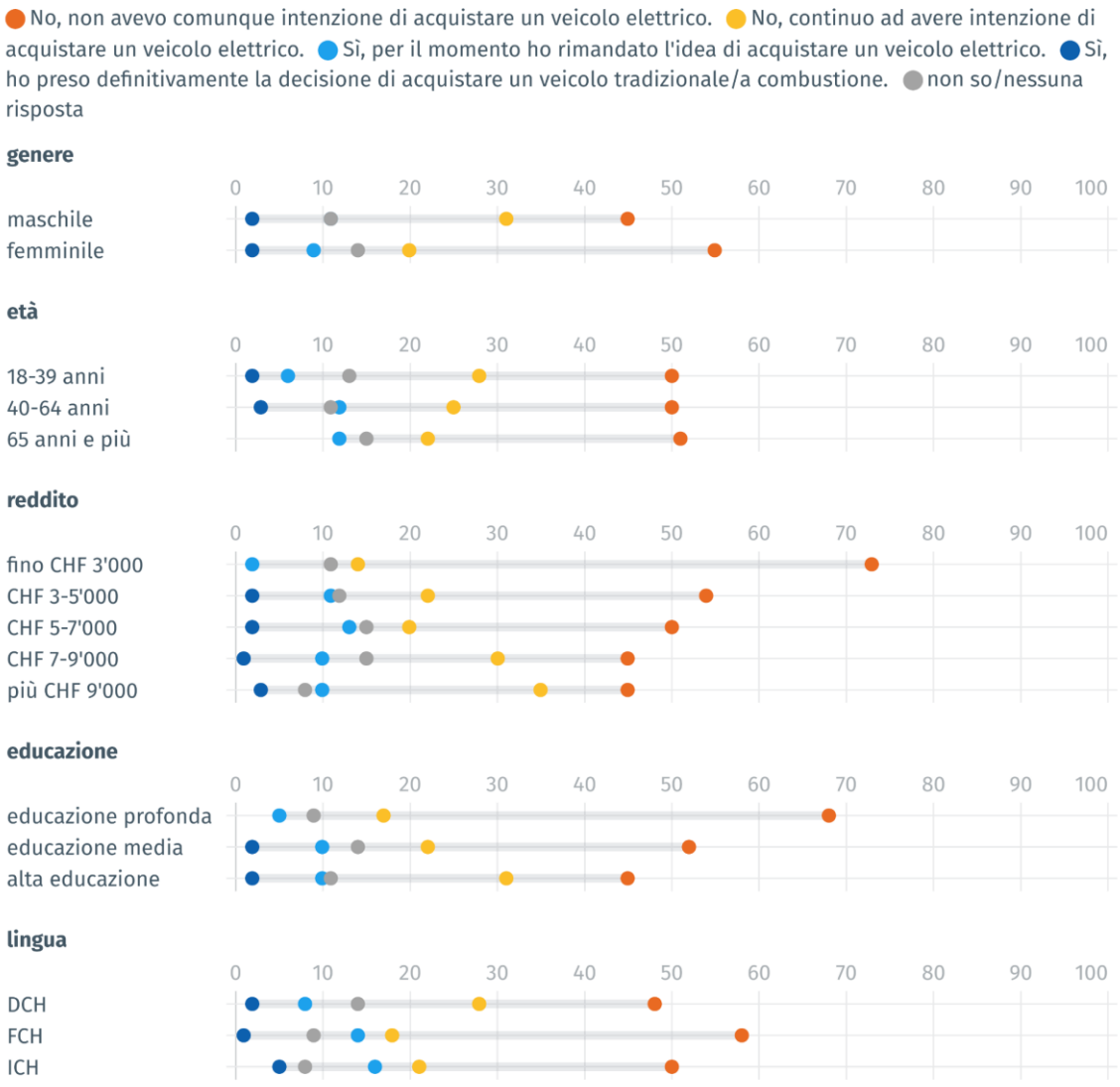
Al contrario, gli uomini, i più giovani e le persone con un livello di istruzione più elevato e un reddito elevato della Svizzera tedesca continuano a voler acquistare un veicolo elettrico nonostante la carenza di energia elettrica e il prezzo dell'energia.

Grafica 9

Modificata disponibilità all'acquisto di un veicolo elettrico a causa della carenza di elettricità/prezzo dell'elettricità in base sottogruppo

La minaccia di scarsità di energia elettrica e i prezzi dell'energia elettrica in aumento che caratterizzano la situazione attuale hanno cambiato la sua disponibilità ad acquistare un veicolo elettrico?

% di abitanti a partire da 18 anni



© gfs.bern, Baromètre TCS de l'e-mobilité, septembre 2022 (N = 1001), sig.

L'incertezza della situazione attuale non influisce solo sulla decisione di acquisto di una parte della popolazione, ma ha anche un impatto generale sul comportamento in fatto di mobilità. Circa un quarto degli intervistati (24%) lo conferma nel sondaggio. Tre quarti degli intervistati dichiarano che il contesto attuale non influisce sul loro comportamento o sulle loro decisioni.

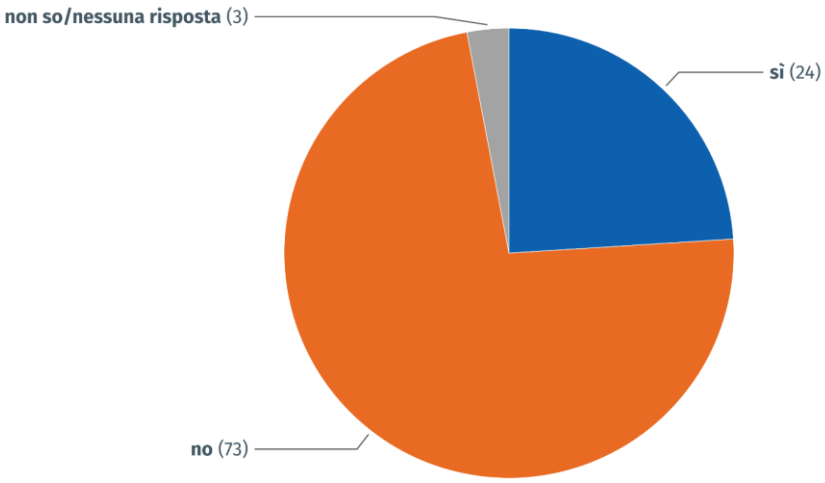
Con una frequenza superiore alla media, le persone con reddito basso (fino a 7000 CHF di reddito familiare), le persone con un basso livello di istruzione e gli abitanti della Svizzera francese e italiana dichiarano di aver dovuto adattare il proprio comportamento in fatto di mobilità alle circostanze.

Grafica 10

Influenza dell'aumento dei prezzi del carburante sulla mobilità

L'attuale aumento dei prezzi del carburante influisce sulla sua mobilità?

% di abitanti a partire da 18 anni



© gfs.bern, Barometro TCS dell'elettromobilità, settembre 2022 (N=1001)

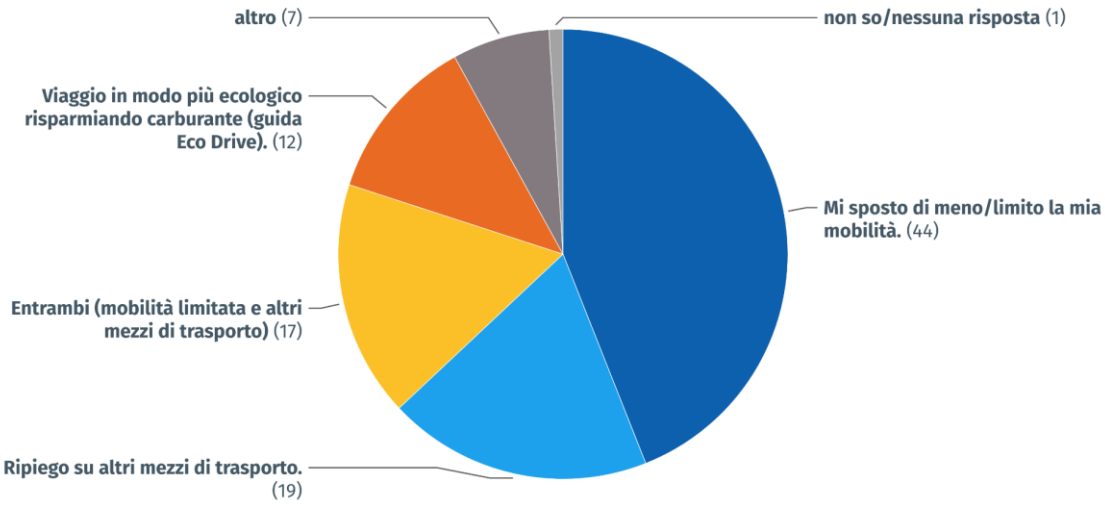
La maggior parte delle persone che dichiara di aver adattato la propria mobilità a causa dell'aumento del prezzo del carburante generalmente si sposta di meno (44%). Un ulteriore 19 percento ripiega su altri mezzi di trasporto e il 17 percento fa entrambe le cose. Il 12 percento si sposta più spesso in EcoDrive.

Grafica 11

Aree di influenza dell'aumento dei prezzi dei carburanti sulla mobilità

In che modo l'aumento dei prezzi del carburante influisce sulla sua mobilità?

% di abitanti a partire da 18 anni, dichiarando che il carburante influisce sulla mobilità



© gfs.bern, Barometro TCS dell'elettromobilità, settembre 2022 (n=224)

1.4 Forme di utilizzo dei veicoli

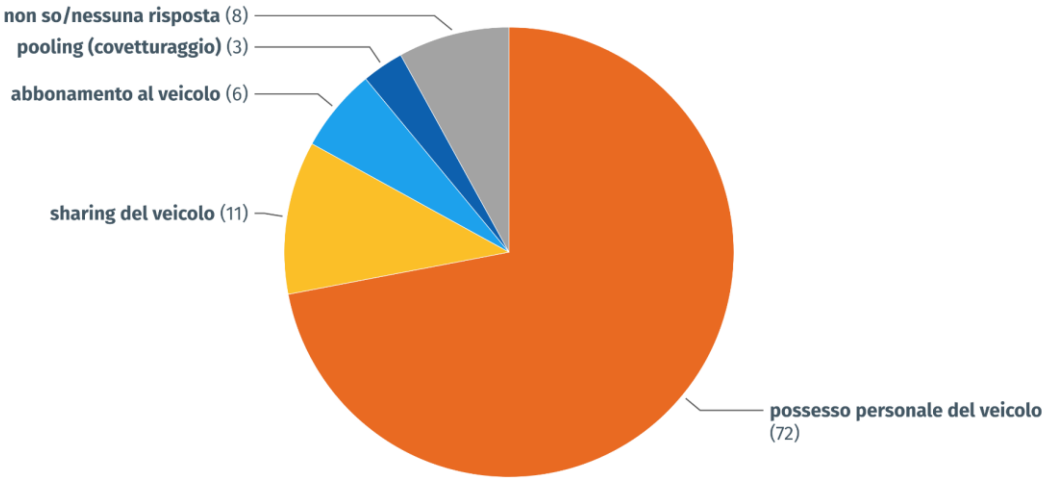
La maggior parte degli abitanti della Svizzera desidera possedere il proprio veicolo (72%). Le nuove forme di utilizzo dei veicoli come lo sharing (11%), l'abbonamento al veicolo (6%) o il carpooling (3%) restano ancora oggi esigenze minoritarie.

Grafica 12

Forma preferita di utilizzo del veicolo

Quale forma di utilizzo del veicolo corrisponde di più alle sue esigenze?

% di abitanti a partire da 18 anni



© gfs.bern, Barometro TCS dell'elettromobilità, settembre 2022 (N=1001)

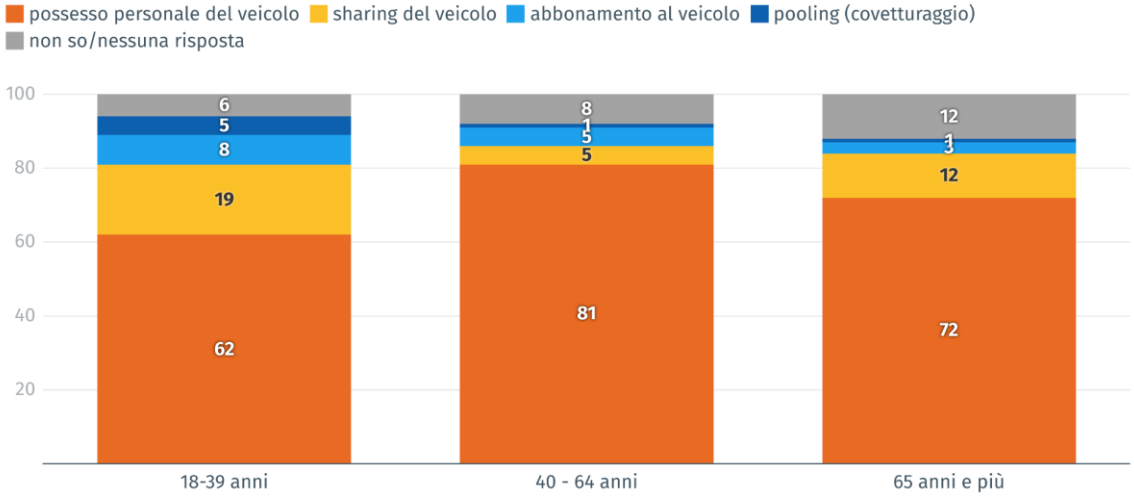
L'apertura verso forme alternative di utilizzo dei veicoli è significativamente più alta tra le generazioni giovani (fino a 40 anni) e tra i residenti delle aree urbane rispetto al resto della popolazione. Tuttavia, anche in questo gruppo d'età la maggioranza dichiara di preferire il possesso del veicolo.

Grafica 13

Forma preferita di utilizzo del veicolo in base all'età

Quale forma di utilizzo del veicolo corrisponde di più alle sue esigenze?

% di abitanti a partire da 18 anni



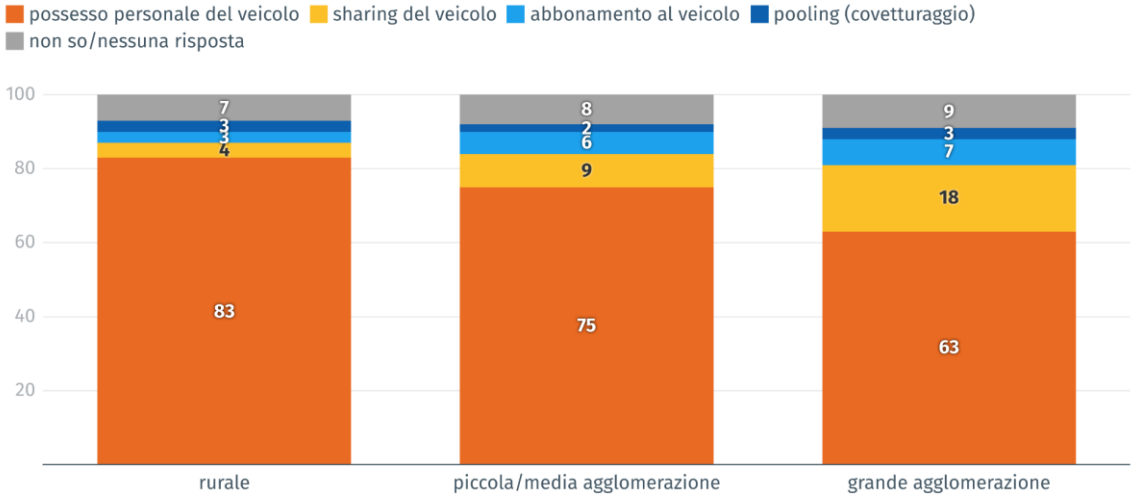
© gfs.bern, Barometro TCS dell'elettromobilità, settembre 2022 (N=1001), sig., Cramér's V = 0.15

Grafica 14

Forma preferita di utilizzo del veicolo in base al tipo di insediamento

Quale forma di utilizzo del veicolo corrisponde di più alle sue esigenze?

% di abitanti a partire da 18 anni

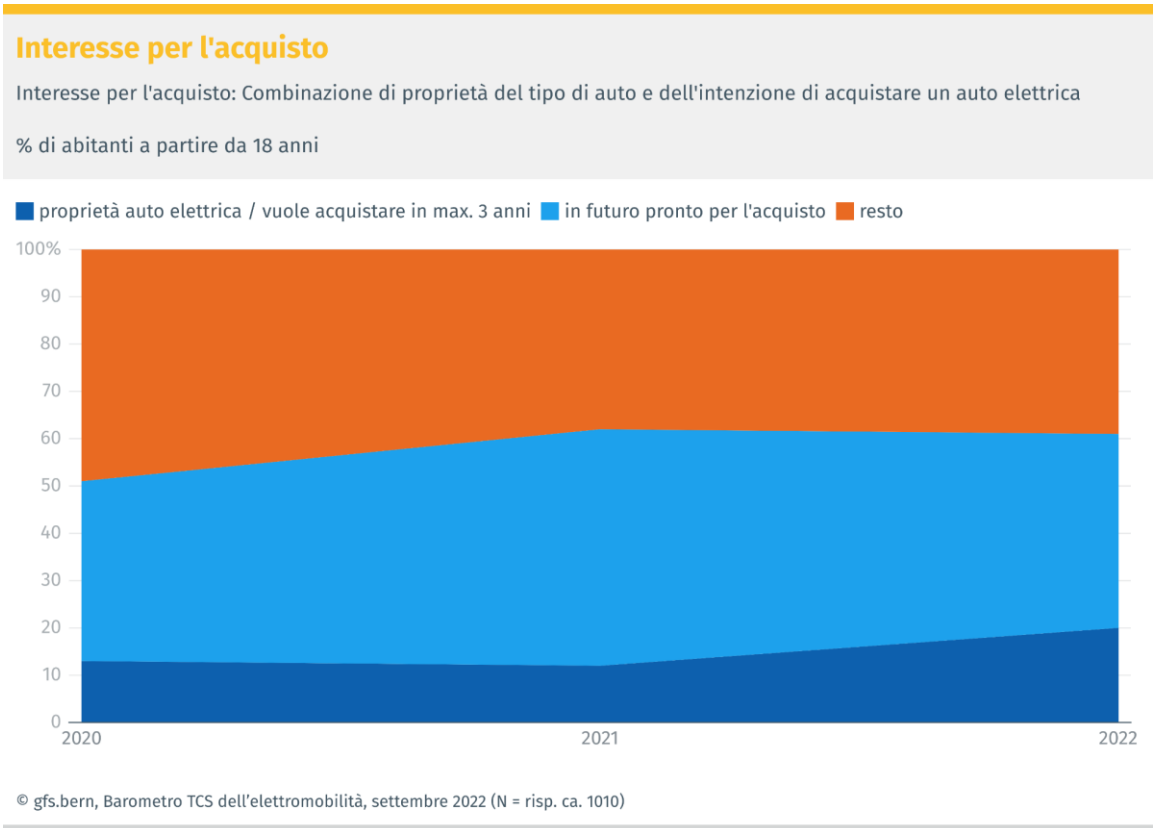


© gfs.bern, Barometro TCS dell'elettromobilità, settembre 2022 (N=1001), sig., Cramér's V = 0.13

2 Diffusione e disponibilità all'acquisto dell'elettromobilità

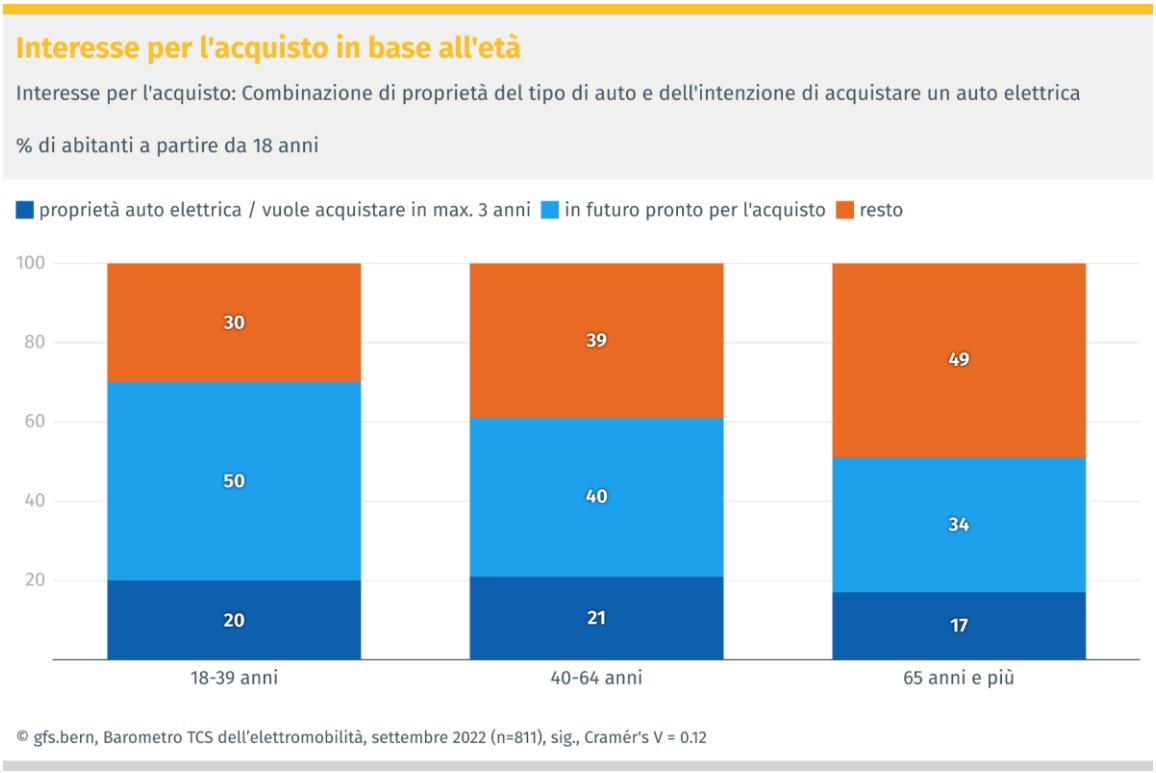
Nella popolazione totale, rispetto al 2021 aumenta di molto la percentuale di persone che possiedono già un'auto elettrica o che vorrebbero acquistarne una nei prossimi tre anni, mentre diminuisce la percentuale di persone disposte ad acquistarla in un futuro lontano. Questo indica che il passaggio all'elettromobilità è trainato dalle persone che lo stavano comunque già prendendo in considerazione nonostante le incertezze e la carenza energetica. Tuttavia, il potenziale dell'elettromobilità non si espande in modo sostanziale rispetto al 2021: la percentuale di persone che non sono disposte ad acquistare un'auto elettrica neanche in futuro rimane relativamente costante.

Grafica 15



La disponibilità all'elettromobilità è una questione generazionale: mentre la percentuale di persone che già possiedono un'auto elettrica o che ne vorrebbero acquistare una tra pochi anni è più o meno la stessa in tutte le generazioni (tra il 17 e il 21%), le persone con meno di 40 anni dichiarano molto più spesso degli abitanti più anziani di essere disposte ad acquistare un'auto elettrica in futuro.

Grafica 16



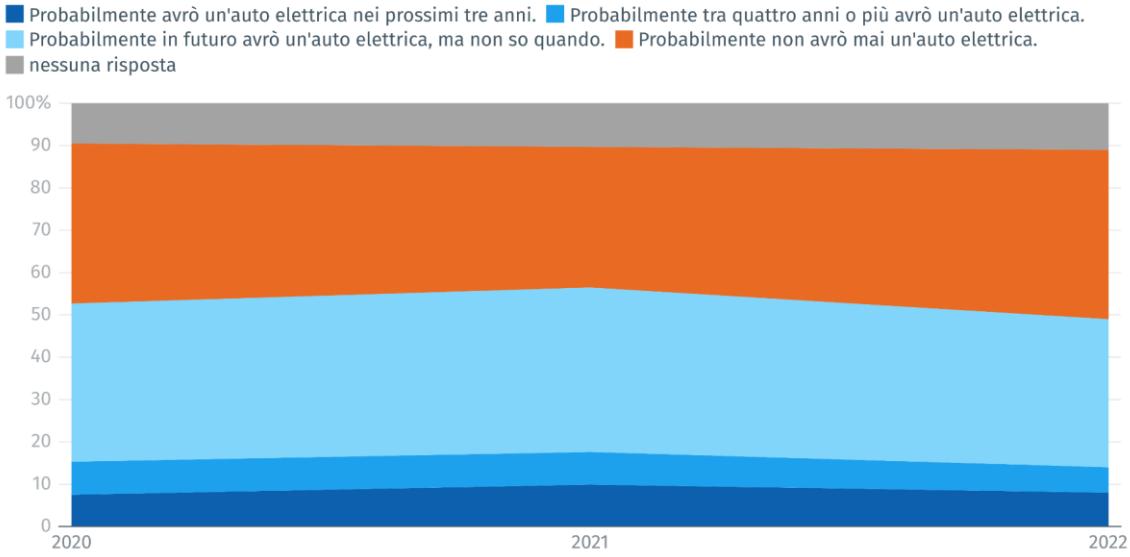
La diffusione dell'elettromobilità sembrerebbe dunque destinata a progredire anche in futuro. Rispetto all'anno scorso, tra le persone che non possiedono un'auto o possiedono un'auto tradizionale, diminuiscono leggermente quelle che in un futuro prossimo o lontano vorrebbero comprare un'auto elettrica. La difficile situazione energetica attuale probabilmente ha rallentato leggermente l'elettromobilità; tuttavia, non sembra prevedibile un cambio di paradigma che allontani dall'elettromobilità come forma di trasporto del futuro.

Grafica 17

Probabilità acquisto auto elettrica

Quant'è probabile che in futuro acquisterà (acquisterà/affitterà) un'auto elettrica?

% di abitanti a partire da 18 anni, che non possiedono un'auto o hanno un'auto tradizionale



© gfs.bern, Barometro TCS dell'elettromobilità, settembre 2022 (n = risp. ca. 900)

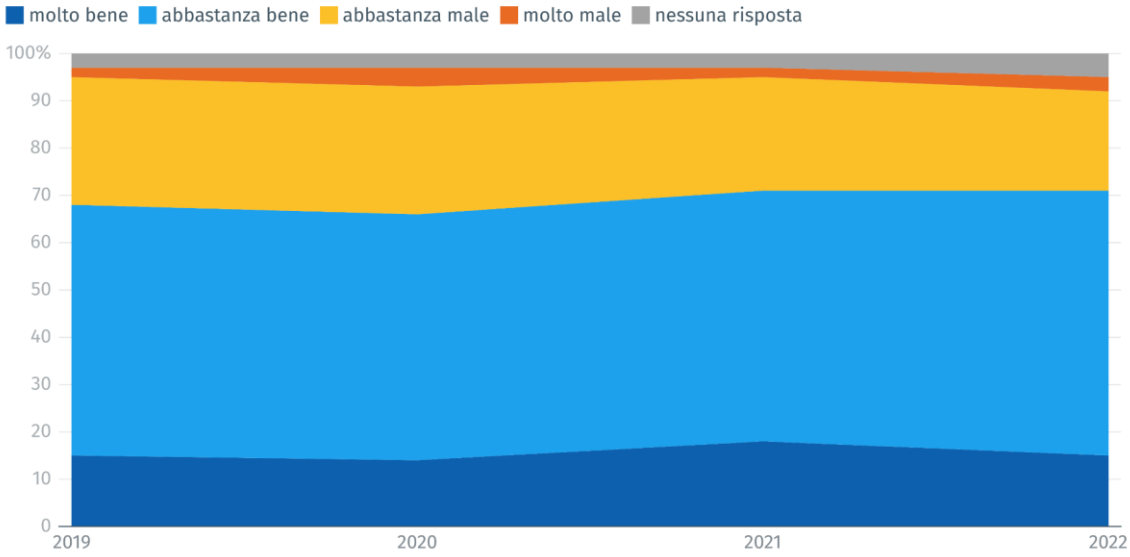
Dopo anni in cui il livello di informazione della popolazione residente sul tema dell'elettromobilità è aumentato costantemente, oggi la popolazione si sente informata come l'anno scorso. A sentirsi meglio informati sono soprattutto gli uomini, le persone più anziane, le persone con reddito più elevato e le fasce di popolazione di lingua tedesca.

Grafica 18

Valutazione grado di informazione elettromobilità

Quanto si sente informato sull'elettromobilità?

% di abitanti a partire da 18 anni



© gfs.bern, Barometro TCS dell'elettromobilità, settembre 2022 (N = risp. ca. 1010)

3 Fattori trainanti dell'elettromobilità

Il clima continua ad essere di gran lunga il motivo principale per l'acquisto di un'auto elettrica. Il secondo motivo più importante è rappresentato dall'argomento per cui l'automobile elettrica sarebbe il futuro. Nonostante entrambe le riflessioni a favore dell'acquisto siano rimaste gli argomenti più significativi, il grado di approvazione attualmente per le stesse è notevolmente diminuito.

Quest'anno sono stati inseriti anche due nuovi argomenti, anch'essi percepiti come importanti. Circa un quarto considera l'aumento dell'autonomia dei veicoli elettrici un argomento a favore dell'acquisto, e circa un quinto inserisce l'aumento del prezzo del petrolio e la scarsità di petrolio e gas naturale tra i fattori da valutare per l'acquisto.

Il consenso per le argomentazioni economiche (considerazioni sui prezzi 20%) o per gli argomenti collegati all'infrastruttura (sufficienti opzioni pubbliche di ricarica 16%, un buon servizio di soccorso e assistenza per i veicoli elettrici e le stazioni di ricarica 3%) resta relativamente invariato rispetto all'ultimo sondaggio.

Quello che è quasi raddoppiato quest'anno è la quota di persone che non considerano nessuno degli argomenti indicati come un motivo per l'acquisto (20%, +9 punti percentuali).

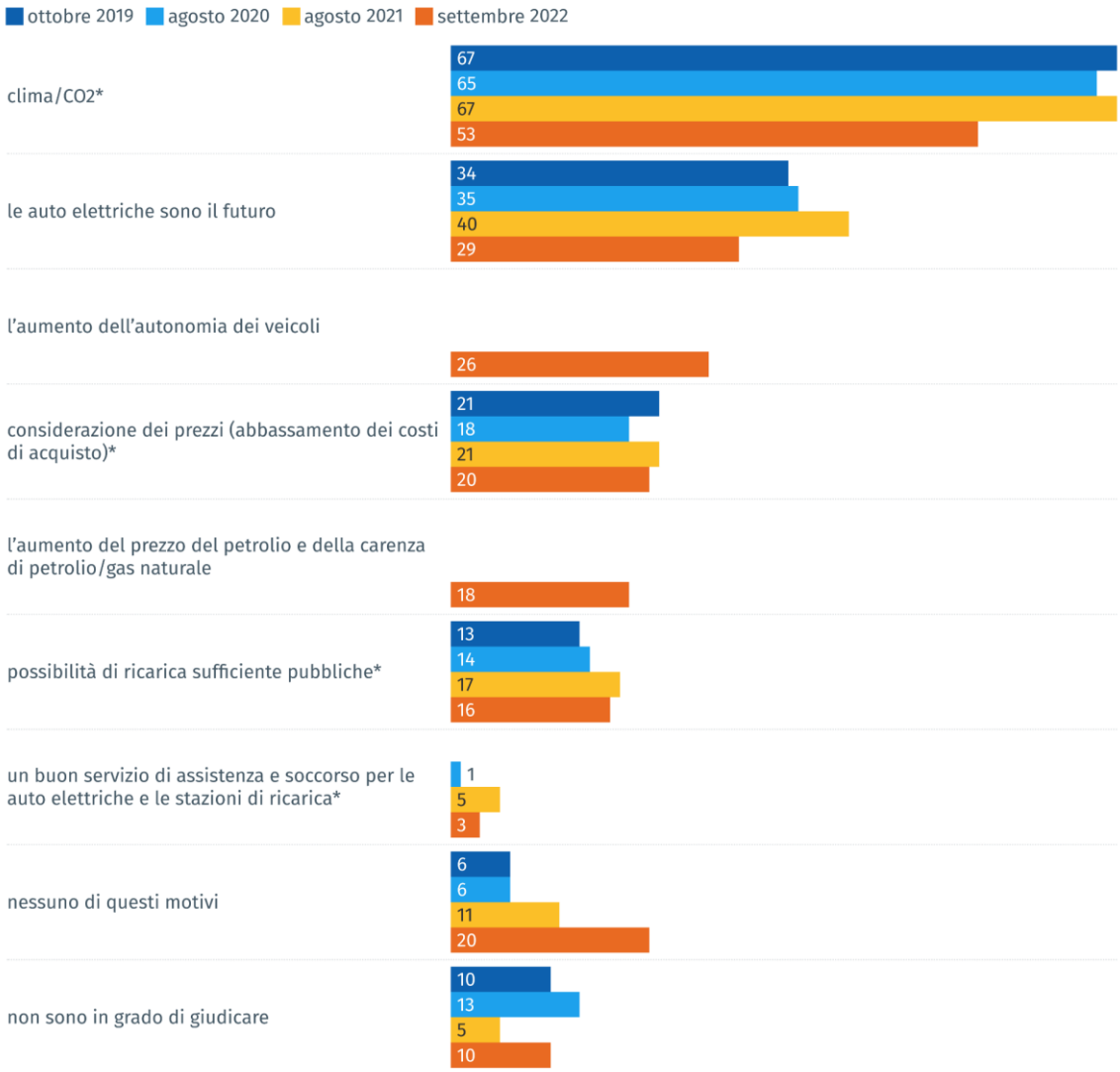
Grafica 19

Motivi a favore dell'acquisto di un'auto elettrica

Attualmente, quali sono secondo Lei i motivia favore dell'acquisto di un'auto elettrica pubbliche? Può indicare più motivi.

sono possibili molteplici risposte

% di abitanti a partire da 18 anni



© gfs.bern, Barometro TCS dell'elettromobilità, settembre 2022 (N = risp. ca. 1010)
* entro il 2020 "clima/emissioni di CO2", "considerazione dei prezzi / costi del carburante e delle stazioni di ricarica", "possibilità di ricarica sufficiente / stazioni di ricarica rapida", "servizio di supporto come soccorso stradale per le auto elettriche e stazioni di ricarica"

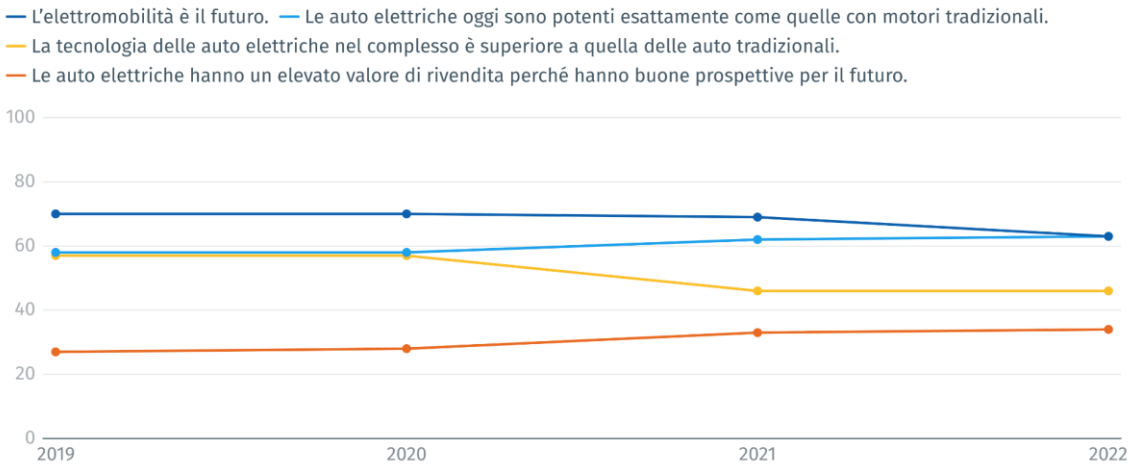
In generale, due argomenti a favore dell'elettromobilità trovano il consenso della maggioranza. Mentre l'anno scorso venivano valutati in modo differente, attualmente sono allineati e sono in cima alla lista degli argomenti a favore. Circa due terzi degli intervistati sono dell'opinione che l'elettromobilità sia il futuro o che le automobili elettriche di oggi siano altrettanto potenti delle automobili con motore a combustione. Mentre la maggioranza crede che le prestazioni siano paragonabili, molte meno persone sono convinte della superiorità tecnica rispetto alle auto comuni. Dopo aver perso consenso negli anni passati, l'argomento resta costante nel valore rispetto all'anno scorso (46%). Circa un terzo degli intervistati attesta l'alto valore di rivendita delle automobili elettriche, rappresentando l'argomento con la più bassa percentuale di consenso. Tuttavia, l'argomento ha guadagnato costantemente popolarità tra gli intervistati negli ultimi anni.

Grafica 20

Argomenti pro

Seguono alcune dichiarazioni che si possono sentire frequentemente sulle auto elettriche. Indichi per favore ogni volta se è molto d'accordo, abbastanza d'accordo, abbastanza in disaccordo o assolutamente in disaccordo."

% di abitanti a partire da 18 anni, percentuale "molto/abbastanza d'accordo"



© gfs.bern, Barometro TCS dell'elettromobilità, settembre 2022 (N = risp. ca. 1010)

4 Ostacoli dell'elettromobilità

In generale, si evidenzia che il consenso verso i principali motivi *contro* l'acquisto di un'auto elettrica quest'anno è diminuito. Tuttavia, gli elevati costi di acquisto (40%), la bassa autonomia (35%) e la scarsa disponibilità di stazioni di ricarica (33%) restano i tre argomenti principali.

Subito dopo vengono i motivi che fanno riferimento all'attualità, cioè alla situazione piuttosto difficile dell'approvvigionamento elettrico: i nuovi argomenti introdotti nell'intervista sull'imprevedibilità dell'approvvigionamento elettrico o sulla carenza energetica (32%) e gli elevati costi dell'energia (28%) sono il quarto e il quinto motivo più importante contro l'acquisto di un'auto elettrica.

Mentre, come descritto in precedenza, poche persone considerano la carenza di stazioni di ricarica come un motivo per non acquistare un'auto elettrica, i costi di acquisto delle stazioni di ricarica giocano un ruolo sempre più importante per l'acquisto di un'auto elettrica. Il valore è più che raddoppiato, con il 27 percento (+16 punti percentuali) rispetto al 2021.

Le opinioni che sono cambiate di meno sono quelle sulla scarsa flessibilità (27%, 4 punti percentuali) e sugli effetti positivi sull'ambiente (22%, invariata).

Infine, il dibattito sull'acquisto di un'auto (di qualsiasi tipo) non è affatto presente per il 22% degli intervistati.

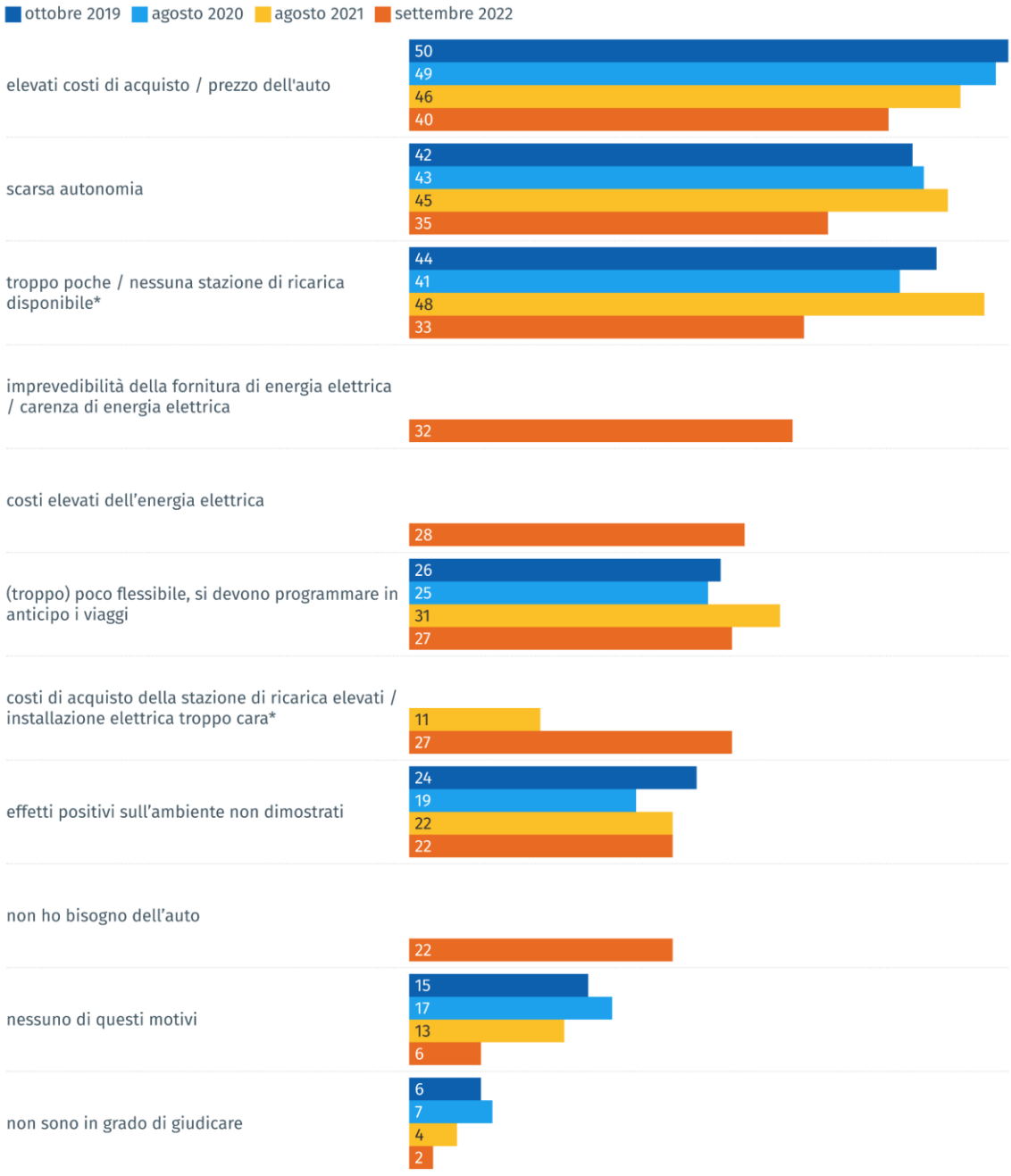
Grafica 21

Motivi contro l'acquisto di un'auto elettrica

Dal punto di vista odierno, per Lei personalmente quali sono i motivi che la spingono ad optare contro l'acquisto di un'auto elettrica? All'occorrenza può scegliere più categorie.

sono possibili molteplici risposte

% di abitanti a partire da 18 anni



© gfs.bern, Barometro TCS dell'elettromobilità, settembre 2022 (N = risp. ca. 1010)
* entro il 2020 "La stazione di ricarica è troppo costosa.", "(troppo) poche stazione di ricarica disponibile"

Quest'anno si evidenziano due sviluppi: da una parte, l'importanza della situazione energetica attuale è evidente non solo nel dibattito pubblico, ma si mostra anche nelle considerazioni sull'elettromobilità. Dall'altra, la carenza di infrastrutture di ricarica in ambito privato acquista sempre più centralità.

L'argomento, per la prima volta oggetto dell'intervista, per cui l'energia per le auto elettriche sarebbe troppo poco sostenibile si colloca in cima alla lista degli argomenti contrari e ottiene l'approvazione di tre quarti degli intervistati. Un numero simile di persone sostiene inoltre che la carenza di fornitura elettrica non permetterebbe un'elettromobilità significativamente maggiore (71%). Dopo l'argomento della carenza di infrastrutture di ricarica individuali sul posto di lavoro o in casa (67%, +20 punti percentuali), il controargomento sulla carenza energetica (+17 punti percentuali) registra il secondo aumento più elevato rispetto all'anno precedente.

Mentre il controargomento sulla carenza di infrastrutture di ricarica è in forte aumento, attualmente sono di meno le persone convinte che la rete pubblica di stazioni di ricarica non sia abbastanza fitta (69%, -8 punti percentuali).

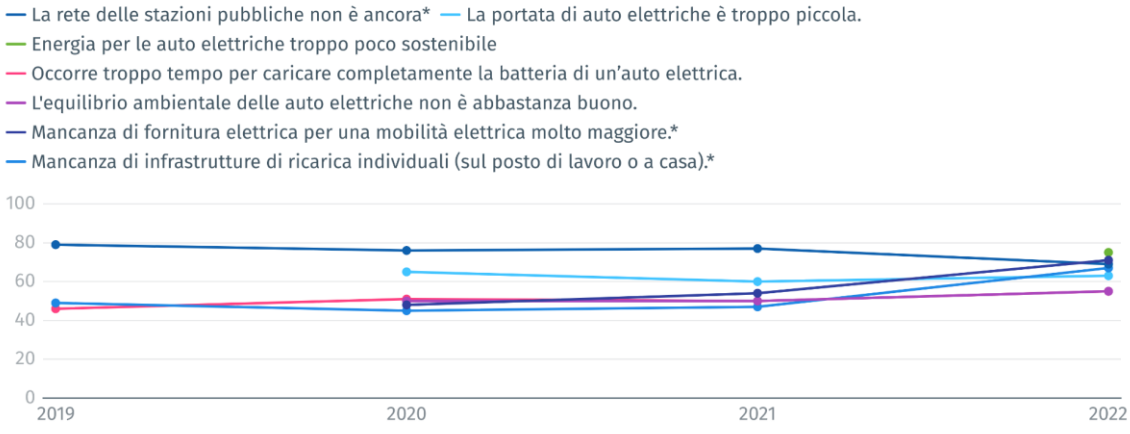
La maggioranza concorda anche con i due argomenti legati alla quotidianità sulla facilità di utilizzo, che sono direttamente collegati all'automobile. La scarsa autonomia è determinante per il 63% mentre i lunghi tempi di ricarica della batteria lo sono per il 55%.

Grafica 22

Argomenti contro

Seguono alcune dichiarazioni che si possono sentire frequentemente sulle auto elettriche. Indichi per favore ogni volta se è molto d'accordo, abbastanza d'accordo, abbastanza in disaccordo o assolutamente in disaccordo.

% di abitanti a partire da 18 anni, percentuale "molto/ abbastanza d'accordo"



© gfs.bern, Barometro TCS dell'elettromobilità, settembre 2022 (N = risp. ca. 1010)
* entro il 2020 "La rete delle stazioni non è ancora", "L'alimentazione elettrica non è abbastanza stabile per una mobilità elettrica significativamente maggiore.", "L'infrastruttura attorno a casa mia o al mio posto di lavoro non consente il possesso di un'auto elettrica."

5 Infrastruttura

Come già indicato tra i controargomenti, la carenza di infrastrutture di ricarica è un aspetto significativo quando si parla di elettromobilità. Interrogati su dove manchino esattamente le stazioni di ricarica, la maggior parte delle persone continuano a rispondere che le stazioni di ricarica mancano negli spazi pubblici. Tuttavia, rispetto all'ultimo sondaggio, il valore è sceso notevolmente (67%, -7 punti percentuali). Al secondo posto vengono menzionate le stazioni di ricarica private. Questa percentuale è rimasta relativamente costante negli anni.

Dall'altra parte ci sono i parcheggi e il proprio posto di lavoro. Questi due luoghi vengono menzionati molto meno. È circa un terzo degli intervistati a ritenere che le infrastrutture di ricarica manchino nei parcheggi o sul posto di lavoro. Anche questi valori sono scesi rispetto all'anno scorso.

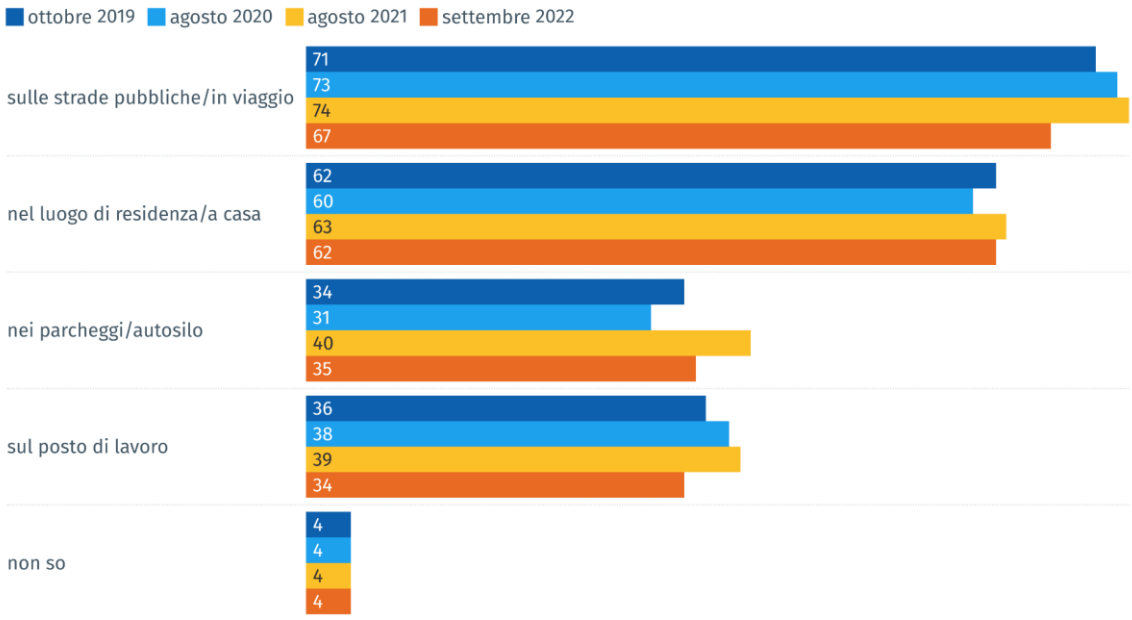
Grafica 23

Dove mancano le stazioni di ricarica

Tra i motivi per non acquistare un'auto elettrica, lei ha affermato che ci sono troppo poche o nessuna stazione di ricarica. Dove Le mancano concretamente le stazioni di ricarica? All'occorrenza può scegliere più categorie.

sono possibili molteplici risposte

% di abitanti a partire da 18 anni, che ha indicato "troppo poche stazioni di ricarica" come motivo contro l'acquisto di un'auto elettrica



© gfs.bern, Barometro TCS dell'elettromobilità, settembre 2022 (n = risp. ca. 400)

Ai due terzi a cui manca una stazione di ricarica presso il luogo di residenza è stato chiesto anche quale fosse secondo loro il maggiore ostacolo per l'installazione delle stazioni di ricarica.

Tra gli ostacoli su cui è stato posto il quesito si individuano due direzioni principali: l'ostacolo più menzionato è che l'infrastruttura è obsoleta. Circa un quarto degli edifici è troppo vecchio o necessità di ristrutturazione e per l'8% la potenza dell'allacciamento elettrico dell'edificio è troppo bassa. Il secondo punto è rappresentato dal mancato consenso del locatore (21% proprietari di immobili, 4% proprietari di condomini).

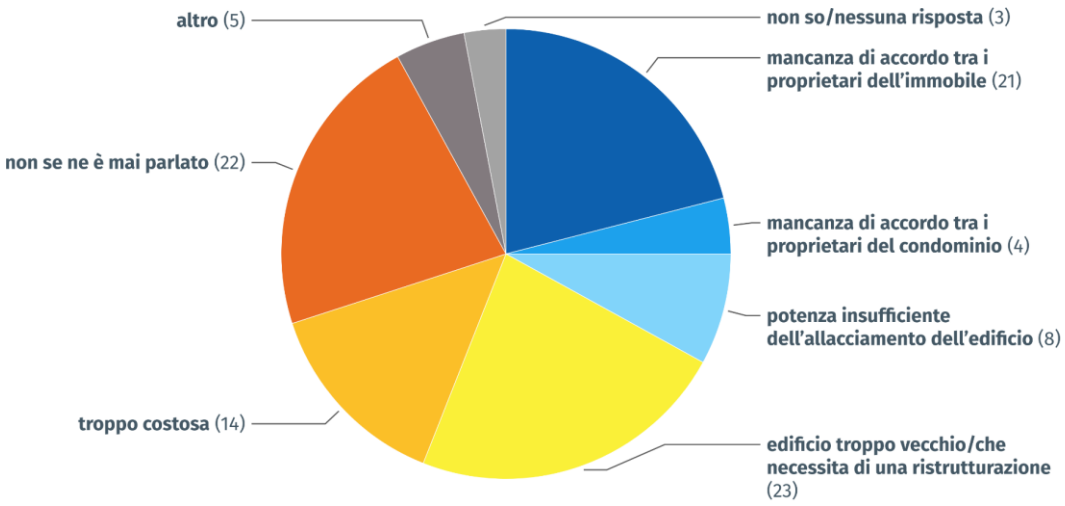
Il 14 percento ritiene invece che l'ostacolo sia rappresentato dai prezzi troppo alti. Inoltre, la percentuale di persone che non hanno ancora avviato la discussione sulla possibilità dell'installazione è relativamente alta. Il che indica che in generale è necessario ancora avviare la discussione sullo sviluppo infrastrutturale presso il luogo di residenza.

Grafica 24

l'ostacolo principale per l'installazione di stazioni di ricarica

Qual è, secondo lei, l'ostacolo principale per l'installazione di stazioni di ricarica presso la sua abitazione/il suo luogo di residenza?

% di abitanti a partire da 18 anni, che hanno dichiarato di non disporre di stazioni di ricarica nel proprio luogo di residenza



© gfs.bern, Barometro TCS dell'elettromobilità, settembre 2022 (n=214)

La maggior parte dei proprietari di un'auto elettrica o di un'auto ibrida plug-in dispone di un'infrastruttura privata per ricaricare l'automobile. Principalmente, utilizza il proprio posto auto, il proprio parcheggio o il proprio garage. La maggioranza assoluta riceve l'elettricità da una stazione di ricarica e il 43% dispone di un normale allaccio elettrico ad uso esclusivo.

Le infrastrutture private condivise con gli altri vengono usate da una piccola minoranza (infrastrutture ad uso condiviso in casa propria o nel proprio condominio con normale allaccio elettrico (4%) o con stazione di ricarica (1%)).

Più popolari delle stazioni di ricarica condivise sono le stazioni di ricarica ad accesso pubblico nelle immediate vicinanze della casa. Questa opzione viene utilizzata dal 14% dei proprietari di veicoli elettrici.

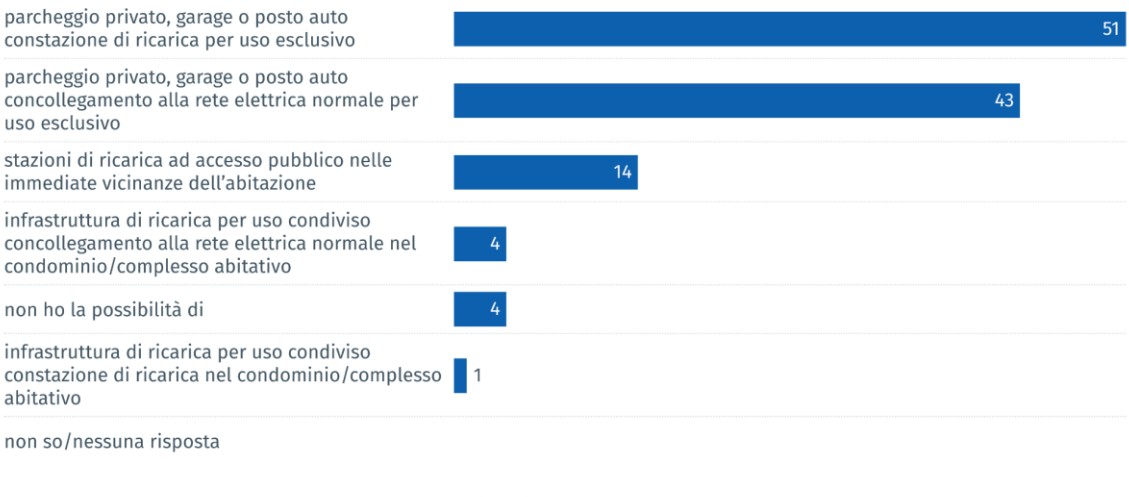
Grafica 25

Possibilità di ricarica nelle immediate vicinanze

Dispone di una o più di una delle seguenti possibilità di ricaricare l'auto nelle immediate vicinanze della sua abitazione? Selezioni tutte le risposte che si applicano.

% di abitanti a partire da 18 anni, che possiedono almeno un'auto elettrica pura o ibrida plug-in

sono possibili molteplici risposte



© gfs.bern, Barometro TCS dell'elettromobilità, settembre 2022 (n=107)

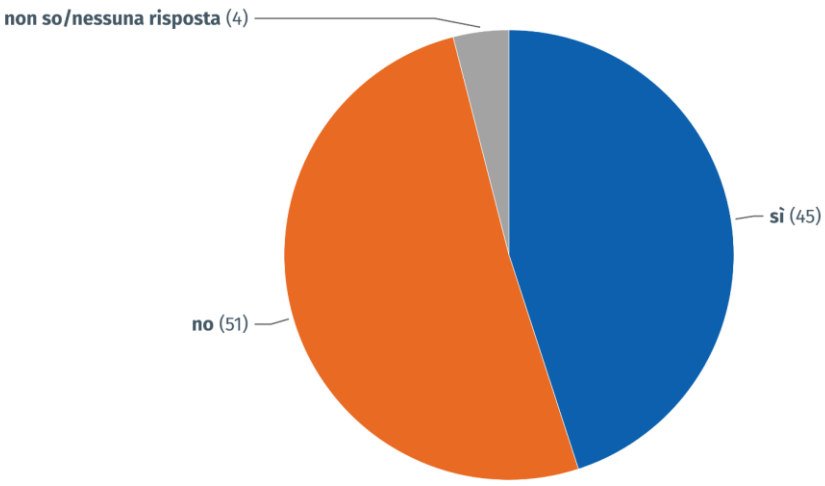
Del 9% che ha la possibilità di ricaricare il veicolo elettrico privatamente, il 45% ricava la corrente dai propri pannelli solari. Una maggioranza ricarica la propria auto elettrica in altro modo.

Grafica 26

Stazione di ricarica alimentata da energia solare propria

Ha risposto che dispone di almeno una stazione di ricarica (collegamento alla rete elettrica normale o stazione di ricarica) nell'abitazione o nelle vicinanze. Viene alimentata con energia solare prodotta nella sua abitazione?

% di abitanti a partire da 18 anni, che hanno un normale collegamento alla rete elettrica



© gfs.bern, Barometro TCS dell'elettromobilità, settembre 2022 (n=93)

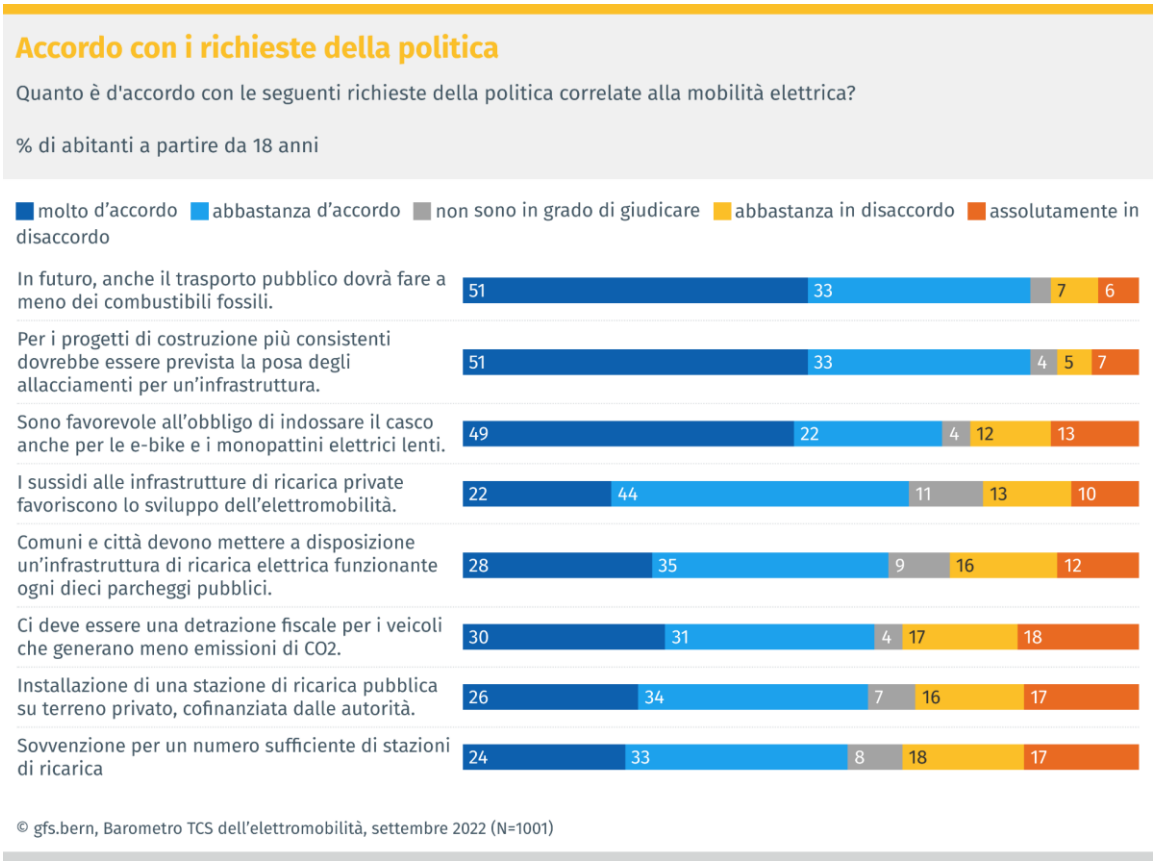
6 Richieste politiche

Fondamentalmente, tutte le richieste politiche sono sostenute dalla maggioranza. Tuttavia, non tutti gli argomenti ricevono lo stesso sostegno. La popolazione svizzera è convinta anche quest'anno che il trasporto pubblico in futuro dovrebbe funzionare senza combustibili fossili e che bisognerebbe rendere obbligatoria per i grandi progetti edilizi la pianificazione dei collegamenti per l'infrastruttura di ricarica per le auto elettriche. L'obbligo di indossare il casco per le bici elettriche lente e per gli scooter elettrici, per la prima volta oggetto dell'intervista, si posiziona subito dopo queste due richieste e ottiene il chiaro consenso di una percentuale altrettanto alta.

Le sovvenzioni, invece, si posizionano più indietro. Nonostante la maggioranza sostenga le richieste collegate alle sovvenzioni, la percentuale di coloro che esprimono un chiaro consenso è la più piccola per tutti e tre i temi collegati alle sovvenzioni. L'argomento di base per cui le sovvenzioni all'infrastruttura di ricarica privata aiuterebbero nello sviluppo dell'elettromobilità riceve il consenso maggiore tra le tre richieste sul tema delle sovvenzioni. Tuttavia, quando si parla concretamente di un sostegno finanziario effettivo per le stazioni di ricarica, il consenso è molto meno netto, e si riscontra una maggiore resistenza tra gli intervistati. I due argomenti su questo tema, per cui le installazioni delle stazioni di ricarica pubbliche su terreni privati dovrebbero essere cofinanziate dalle istituzioni e per cui dovrebbero essere concesse sovvenzioni per un numero sufficiente di stazioni di ricarica, riscontrano il minor consenso tra tutte le richieste.

Altri incentivi finanziari, come le detrazioni fiscali per i veicoli a bassa emissione di CO_2 o la disponibilità di infrastrutture di ricarica presso un parcheggio pubblico su dieci nei comuni e nelle città, vengono giudicati similmente dagli intervistati e si posizionano a metà tra le richieste di sussidi.

Grafica 27



Rispetto all'ultimo sondaggio, rimane costante il consenso verso l'argomento per cui anche il trasporto pubblico in futuro dovrebbe funzionare senza combustibili fossili.

In relazione all'infrastruttura, sono cresciuti tre argomenti. Rispetto all'anno scorso, gli intervistati sono maggiormente dell'opinione che le infrastrutture di ricarica dovrebbero essere previste per i grandi progetti edilizi (84%, +3 punti percentuali), che le sovvenzioni delle infrastrutture di ricarica private contribuiscano a sviluppare o aiutino l'elettromobilità (66%, +23 punti percentuali) e anche che le istituzioni dovrebbero fornire un sostegno economico per l'installazione di una stazione di ricarica pubblica su terreni privati (60%, 6 punti percentuali). Per altri due argomenti che riguardano l'infrastruttura, invece, il consenso scende. Mentre l'anno scorso l'approvazione verso i due argomenti era stata simile, la percentuale di chi sostiene l'argomento per cui ci vorrebbero sovvenzioni per un numero sufficiente di stazioni di ricarica attualmente scende significativamente (65%, -7 punti percentuali). È diminuita meno la percentuale di persone che sono molto o abbastanza d'accordo con la richiesta per cui nei comuni e nelle città dovrebbero essere disponibili infrastrutture di ricarica in un parcheggio pubblico su dieci (66%, -3 punti percentuali).

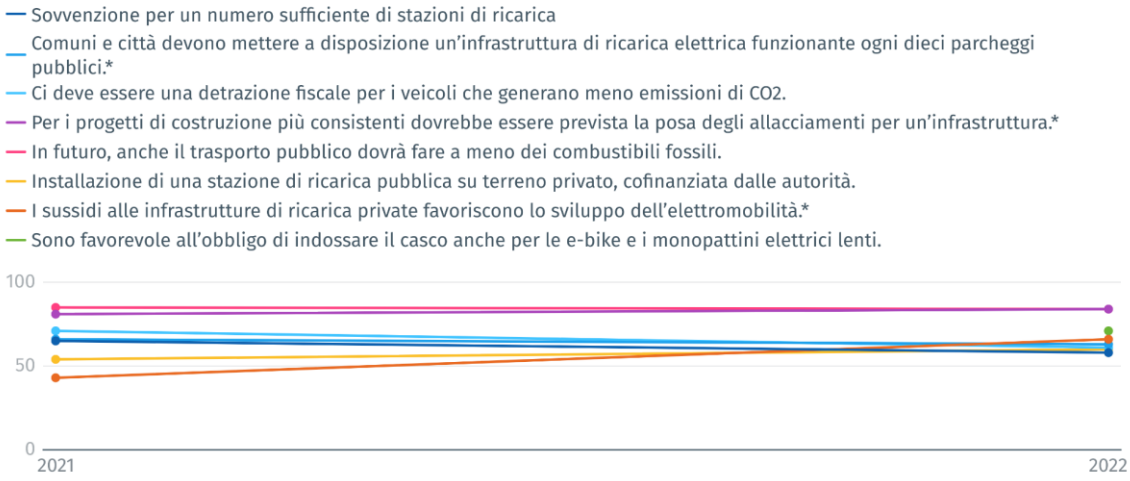
La terza richiesta ad aver perso terreno è quella che riguarda l'introduzione di detrazioni fiscali per i veicoli a bassa emissione di CO2. Rispetto all'anno scorso, il consenso scende del 10 percento (61%).

Grafica 28

Accordo con i richieste della politica

Quanto è d'accordo con le seguenti richieste della politica correlate alla mobilità elettrica?

% di abitanti a partire da 18 anni, percentuale "molto/abbastanza d'accordo"



© gfs.bern, Barometro TCS dell'elettromobilità, settembre 2022 (N = risp. ca. 1010)
* entro il 2020 "Comuni e città devono essere obbligati a mettere a disposizione un'infrastruttura [...]", "Per i progetti di costruzione più consistenti , la posa degli allacciamenti per un'infrastruttura di ricarica per le auto elettriche deve diventare obbligatoria", "Se un privato è disposto a installare sul proprio terreno una stazione di ricarica ad uso pubblico, l'installazione deve essere pagata dalle autorità", "La mobilità elettrica deve sostenersi totalmente senza supporti statali.".

Il sostegno alle richieste politiche relazionate all'elettromobilità in alcuni casi è molto diverso tra gli abitanti della Svizzera che appartengono a gruppi di età differenti. L'analisi che segue mostra il diverso grado di sostegno alle richieste esaminate tra le varie generazioni.

Per tre richieste politiche, il divario generazionale è molto netto. Tutte e tre sono collegate al finanziamento statale dell'elettromobilità. La differenza maggiore si rileva sulla questione fondamentale se le sovvenzioni alle infrastrutture di ricarica private aiutino nello sviluppo dell'elettromobilità. Come per l'argomento sul cofinanziamento da parte delle istituzioni per l'installazione di una stazione di ricarica pubblica su terreni privati, entrambe le fasce d'età 18-39 anni e 40-64 anni sono più vicine. Tuttavia, tra le persone più anziane il consenso è molto minore. Quindi, tendenzialmente le persone più giovani sono molto più aperte delle persone più anziane verso le richieste che riguardano l'infrastruttura che hanno ripercussioni monetarie.

Si rilevano invece due argomenti per i quali c'è maggiore unanimità. Da una parte la richiesta di infrastrutture di ricarica presso un parcheggio pubblico su dieci nei comuni e nelle città riceve un consenso simile tra le varie fasce d'età; dall'altra, per una maggioranza sia di giovani che di anziani è chiaro che le infrastrutture di ricarica necessarie dovrebbero essere previste nei grandi progetti edilizi.

Grafica 29

6.1 Tipologie e richieste e politiche

La procedura di analisi dei cluster raggruppa gli intervistati in gruppi naturali. Concretamente, gli intervistati possono essere raggruppati in base alle loro caratteristiche e opinioni in gruppi sovraordinati. I gruppi vengono calcolati in modo tale da essere il più possibile omogenei al loro interno, e da differenziarsi il più nettamente possibile dagli altri gruppi. Nell'ambito di questo studio, l'analisi dei cluster è stata impiegata per comprendere meglio in che modo la popolazione svizzera è segmentata in relazione all'apertura verso l'elettromobilità e, rispettivamente, quali sono le sue idee sulla mobilità del futuro.

L'analisi ha restituito quattro cluster differenti (vedi grafico 30 in basso), che possono essere descritti nel modo seguente:

- **GRUPPO 1: UTENTI DEL TRASPORTO PUBBLICO CON GRANDE AFFINITÀ PER L'ELETTROMOBILITÀ E INTERESSE ALL'ACQUISTO**

  Questi intervistati si affidano oggi chiaramente al trasporto pubblico come nessun altro gruppo. Per quanto riguarda il trasporto individuale, questo gruppo opta solo per l'elettromobilità, che si tratti di un'auto elettrica o di una bicicletta elettrica. I metodi di trasporto convenzionali nocivi per l'ambiente (auto tradizionali, aerei) praticamente vengono esclusi dalle persone di questo cluster. Si tratta di un gruppo che si sposta molto e che non si limita a svolgere la propria vita quotidiana a piedi. Nonostante il rifiuto dei metodi di trasporto tradizionali e l'attenzione fortemente concentrata sul trasporto pubblico, il desiderio di possedere un'auto non è inesistente. In tal caso, si tratterebbe però di un'auto elettrica. Le persone che fanno parte di questo gruppo sono leggermente più giovani della media della popolazione.

- **Gruppo 2: Persone che si spostano occasionalmente con leggera affinità per l'elettromobilità e posizione chiara in favore dell'ambiente**

  Queste persone si dichiarano in modo ancora più deciso contro i mezzi di trasporto che funzionano con combustibili fossili rispetto ai rappresentanti del primo cluster. Questo gruppo si sposta in parte con il trasporto pubblico, per il resto si sposta a piedi o in bicicletta. Le persone di questo gruppo sembrano avere un'esigenza di mobilità meno forte. Inoltre, in futuro vorrebbero affidarsi alle biciclette elettriche e, possibilmente, anche alle auto elettriche o alle biciclette. Le persone di questo gruppo non si dichiarano in modo deciso contro l'acquisto di un'auto, ma sono ancora molto lontane dal prendere una decisione. Ciò potrebbe dipendere anche dal fatto che la loro esigenza di possedere un'auto non è molto forte. In cambio, trovano interessante lo sharing, anche l'idea di un abbonamento all'auto, sebbene in misura minore. Anche questo gruppo è piuttosto giovane rispetto alla media della popolazione.

- **Gruppo 3: Automobilisti tradizionali aperti al passaggio verso l'elettromobilità**

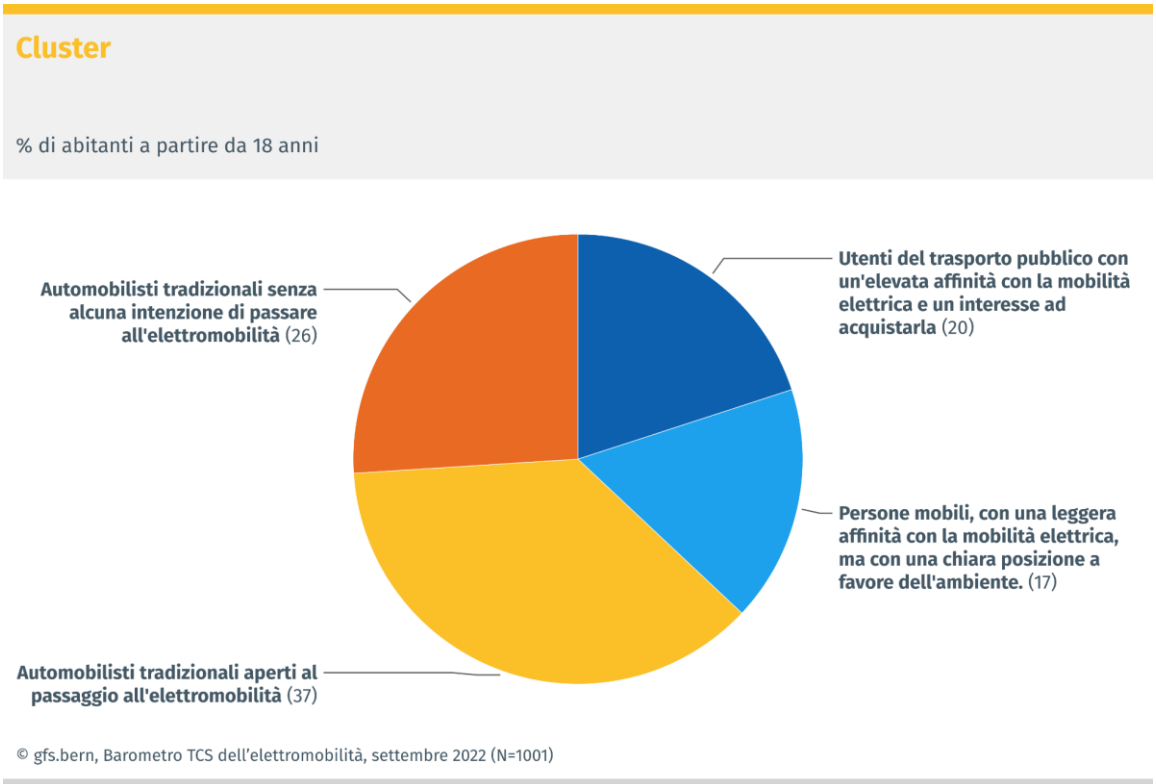
  Le persone di questo gruppo non rifiutano categoricamente l'elettromobilità, ma non si riscontra neppure una disponibilità immediata all'acquisto. Complessivamente, gli intervistati di questo cluster sono ancora molto ancorati ai modelli di trasporto tradizionali; tuttavia, questo comportamento non viene seguito in modo dogmatico ma ha probabilmente motivazioni principalmente pragmatiche. Queste persone contemplano solo la possibilità del possesso del veicolo. Non sono attratte da altre forme come lo sharing, il carpooling o gli abbonamenti. Per quanto riguarda l'età, questo gruppo è relativamente eterogeneo con una leggera tendenza ad appartenere alla fascia d'età media.

- **Gruppo 4: Automobilisti tradizionali che non hanno intenzione di passare all'elettromobilità.**

  In questo gruppo rientrano gli automobilisti tradizionali convinti. Desiderano possedere un'auto e non intendono acquistare un'auto elettrica neanche in futuro. Altre forme di mobilità rispetto all'auto privata per loro sono fuori discussione. Anche in questo gruppo rientrano persone di varie fasce d'età. Tuttavia, mediamente la struttura di questo gruppo è più anziana.

  L'analisi dei cluster mostra che, nella popolazione svizzera a partire dai 18 anni, tre quarti hanno una sostanziale apertura verso l'elettromobilità. Per il 20% l'affinità e l'interesse sono molto grandi, con il mezzo di trasporto prescelto che non deve essere necessariamente l'auto, ma anche la bicicletta elettrica. Un ulteriore 17% si mostra altrettanto aperto; tuttavia, queste persone hanno un'esigenza di mobilità più ridotta. Un grande gruppo (37%) è composto attualmente dagli automobilisti tradizionali e non prevede immediatamente di passare all'elettromobilità, pur non escludendolo categoricamente. Infine, il 26% della popolazione effettivamente non si lascia convincere.

Grafica 30



Nell'analisi sono state incluse le seguenti variabili: interesse all'acquisto, mezzo di trasporto preferito attualmente, preferenze per il mezzo di trasporto futuro, desiderio di possedere un'auto, età

In generale, l'analisi dei cluster mostra che tutte le richieste oggetto dell'intervista riscontrano a maggioranza l'approvazione di tre dei quattro tipi. In cambio, gli automobilisti che non hanno intenzione di passare all'elettromobilità sostengono a maggioranza solo la metà delle richieste politiche. Mentre una maggioranza scarsa di questo tipo esprime consenso per l'affermazione per cui sovvenzionare le infrastrutture di ricarica privata aiuterebbe lo sviluppo dell'elettromobilità, la stessa è molto più critica verso le richieste con ripercussioni monetarie. Né il cofinanziamento dell'installazione di una stazione di ricarica pubblica su terreni privati né la sovvenzione di un numero sufficiente di stazioni di ricarica o l'introduzione di detrazioni fiscali per i veicoli con basse emissioni di CO_2 sono largamente accettate dagli automobilisti tradizionali che non hanno intenzione di passare all'elettromobilità. Solo una minoranza è dell'opinione che nei comuni e nelle città dovrebbe essere disponibile una infrastruttura di ricarica in un parcheggio pubblico su dieci.

Gli utenti del trasporto pubblico approvano chiaramente tutte le richieste. Il consenso minore si riscontra verso le richieste sul finanziamento statale, che si tratti di sovvenzionare un numero sufficiente di stazioni di ricarica, del cofinanziamento da parte delle istituzioni di una stazione di ricarica pubblica su terreno privato o, in linea di principio, che le sovvenzioni alle stazioni di ricarica pubbliche siano effettivamente di aiuto per lo sviluppo dell'elettromobilità.

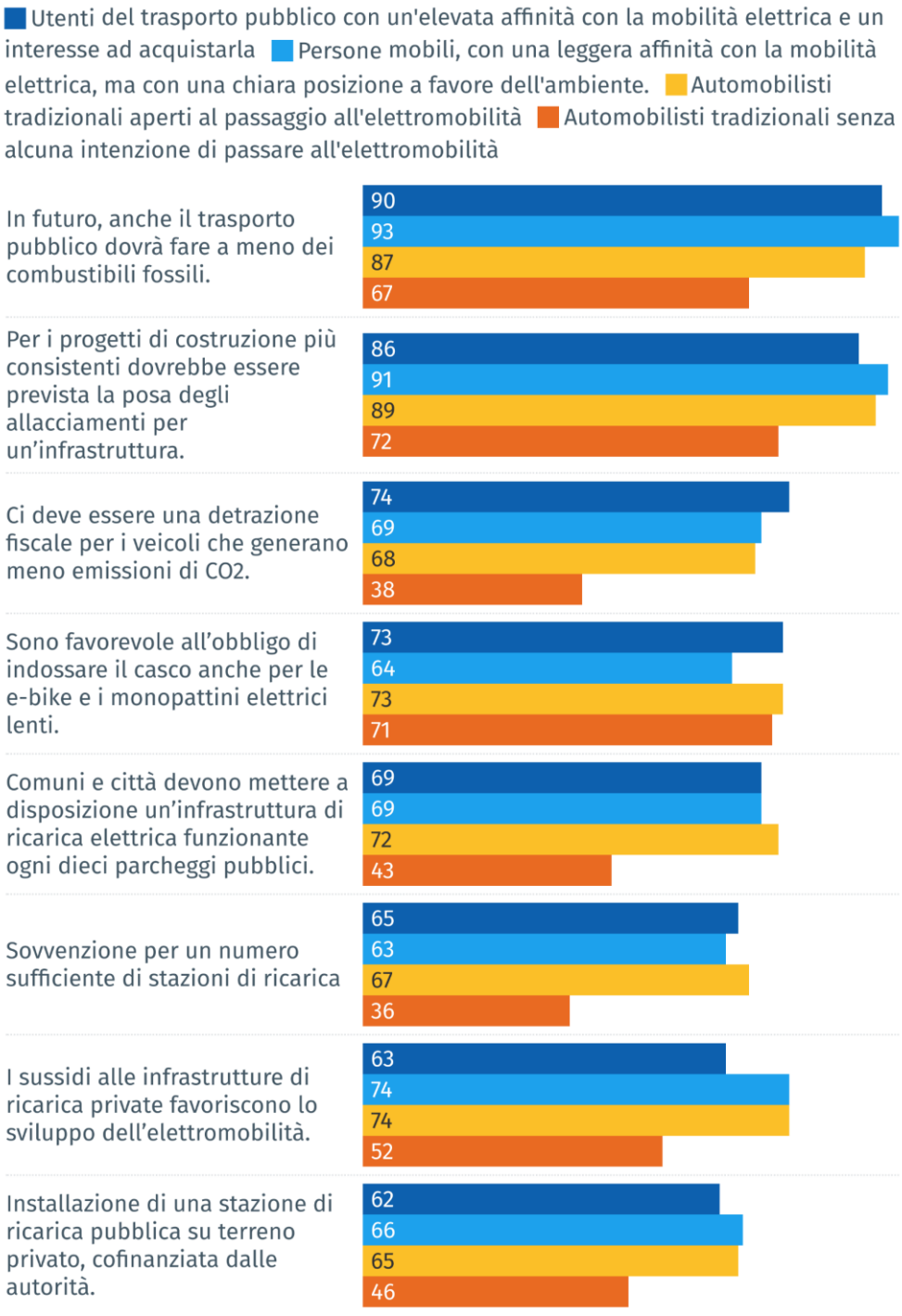
Le persone che si spostano saltuariamente, con leggera affinità per l'elettromobilità e una posizione chiara in favore dell'ambiente, sono più nettamente d'accordo con la richiesta politica per cui in futuro anche il trasporto pubblico dovrebbe funzionare senza combustibili fossili. Le richieste meno supportate sono quelle di un numero sufficiente di stazioni di ricarica e l'obbligo di indossare il casco.

Gli automobilisti tradizionali aperti al passaggio all'elettromobilità tendenzialmente mostrano anche un livello di consenso relativamente alto verso le richieste politiche oggetto dell'intervista. Sostengono soprattutto la richiesta per cui nei grandi progetti edilizi dovrebbero essere previsti gli allacci per le stazioni di ricarica delle auto elettriche. D'altra parte, sono meno chiaramente dell'idea che l'installazione di una stazione di ricarica pubblica su terreno privato dovrebbe essere cofinanziata dalle istituzioni.

Grafica 31

Cluster in base accordo con i richieste della politica

% di abitanti a partire da 18 anni



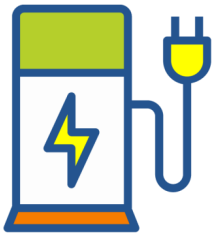
© gfs.bern, Barometro TCS dell'elettromobilità, settembre 2022 (N=1001)

7 Sintesi

Riassumiamo i risultati del Barometro TCS sull'elettromobilità sotto forma di tesi come segue:

La Svizzera è un paese di automobilisti

La Svizzera è un paese di automobilisti. Ciò è vero nonostante la minaccia di carenza energetica e il prezzo elevato della benzina con cui la società si sta confrontando attualmente. Quasi la metà della popolazione residente in Svizzera possiede un'auto e circa un terzo persino più di un'auto. L'auto è anche il mezzo di trasporto maggiormente utilizzato nella vita quotidiana. Una persona su cinque, invece, se la cava senza auto e il trasporto pubblico resta una colonna portante della mobilità, anche durante e dopo la pandemia. Sebbene le auto tradizionali siano indiscussamente le più diffuse, circa tre quarti della popolazione dichiara di essere aperta all'elettromobilità (auto o bicicletta elettrica).



La situazione dell'approvvigionamento porta a un'attenuazione ma non a un cambio di direzione

I prezzi attuali delle materie prime e la carenza energetica possibilmente in arrivo si ripercuotono sul comportamento attuale e futuro della popolazione in materia di mobilità. Circa un quarto si considera influenzato nella propria mobilità dall'aumento del prezzo del carburante, e circa un ottavo ha deciso, come conseguenza della carenza energetica, di posticipare l'acquisto di un'auto elettrica o di non comprarla affatto. Le riflessioni sull'imprevedibilità dell'approvvigionamento energetico o gli elevati costi della corrente sconsigliano ad alcuni l'acquisto immediato e attualmente fanno calare leggermente l'intenzione di spostarsi con un'auto elettrica in futuro tra la popolazione residente. L'elettromobilità continua ad essere chiaramente vista come la mobilità del futuro. Trainata dalle persone giovani ideologicamente motivate e che non hanno riserve sulle tecnologie del futuro, l'elettromobilità si diffonde sempre di più in mezzo alla società. L'apertura nei confronti dell'elettromobilità è attualmente leggermente attenuata dalla situazione dell'approvvigionamento, probabilmente si tratta però di un fenomeno passeggero.

CONFLITTO GENERAZIONALE IN MATERIA DI ELETTROMOBILITÀ

Esiste un conflitto generazionale sulle richieste politiche che riguardano le condizioni generali per un ampio utilizzo dell'elettromobilità in Svizzera. I più giovani vogliono vedere una politica attiva che ricorra anche a incentivi monetari. Le generazioni più anziane sono meno attratte da questo approccio e hanno una posizione più critica verso l'elettromobilità. Tuttavia, le fasce di popolazione più giovani e più anziane sono d'accordo con il principio di fondo per cui anche il trasporto pubblico in futuro dovrebbe funzionare senza combustibili fossili.

GLI OSTACOLI INFRASTRUTTURALI SI RIDUCONO

Nella percezione della popolazione, gli ostacoli all'acquisto di un'auto elettrica stanno scomparendo. I tre argomenti principali contro l'acquisto di un'auto elettrica - i costi di acquisto elevati, la scarsa autonomia e la scarsa disponibilità di stazioni di ricarica - perdono consenso. Anche in generale, attualmente cala il numero di persone che credono che la rete di stazioni di ricarica pubbliche sia troppo poco fitta. Al contrario, l'argomento per cui mancherebbero infrastrutture di ricarica individuali sul posto di lavoro o in casa continua a riscontrare il consenso. Per quanto riguarda le infrastrutture, sembra che l'attenzione si stia spostando dalle infrastrutture generalmente disponibili all'infrastruttura di ricarica privata. Tra i proprietari di auto elettriche, la maggior parte possiede già un'infrastruttura di ricarica per caricare privatamente la propria auto elettrica, plug in o ibrida plug-in. Questo sembra essere un fattore chiave per una diffusione ampia dell'elettromobilità, che da fenomeno di nicchia diventerà una forma di trasporto quotidiana.

8 Appendice

8.1 Base dei dati

I risultati del barometro TCS E-Mobilità si basano su un sondaggio nazionale tra 1.001 abitanti a partire da 18 anni. I partecipanti sono stati reclutati dall'onlinepanel polit-trends.ch dell'istituto di ricerca gfs.bern. La rappresentatività dei dati è stata garantita attraverso quotazione e calcolo di ponderazione. L'intervista è stata effettuata tra il 23.09 e l'09.10.2022.

La seguente panoramica riporta i valori di riferimento tecnici di questo sondaggio:

Tabella 1: Dettagli metodici

Committente	TCS Touring Club Svizzera
Popolazione	Abitanti a partire da 18 anni
Rilevamento dei dati	Online
Tipo di campionamento	Auto-selezione dall'onlinepanel di gfs.bern
Periodo del sondaggio	23.09.-09.10.2022
Entità del campionamento	Intervistati totali CH N = 1.001
Errore di campionamento	±3.2 percento in caso di 50/50 e una probabilità del 95 percento

©gfs.bern, Barometro TCS dell'elettromobiità, novembre 2022

8.2 gfs.bern-Team

LUKAS GOLDER

Codirettore e presidente del consiglio di amministrazione gfs.bern, politologo e

massmediologo, MAS FH in Communication Management, NDS HF Chief Digital Officer, docente alla HSLU e all'Università KPM di Berna

✉ lukas.golder@gfsbern.ch

Orientamento principale:
Analisi della comunicazione e delle campagne integrate, analisi dell'immagine e della reputazione, analisi dei media/dell'effetto dei media, ricerca sui giovani e trasformazione sociale, votazioni / elezioni, modernizzazione dello Stato, riforme politico-sanitarie

Pubblicazioni in raccolte, riviste specializzate, nella stampa quotidiana e in Internet

CLOÉ JANS

Responsabile dell'attività operativa, politologa

✉ cloe.jans@gfsbern.ch

Orientamento principale:
Analisi dell'immagine e della reputazione, ricerca sui giovani e ricerca sociale, votazioni / campagne / elezioni, issue monitoring / ricerca di accompagnamento su questioni politiche, analisi dei media, riforme politico-sanitarie, metodi qualitativi

ADRIANA PEPE

responsabile di progetto junior, politologa

✉ adriana.pepe@gfsbern.ch

Orientamento principale:
Ricerca sociale, democrazia diretta, votazioni, politica energetica

RONJA BARTLOME

collaboratrice scientifica Data Science

✉ ronja.bartlome@gfsbern.ch

Orientamento principale:
Analisi dei dati, programmazioni, visualizzazioni, ricerca, metodi quantitativi e qualitativi

DANIEL BOHN

Collaboratore del progetto, tecnico informatico sviluppo applicazioni

✉ daniel.bohn@gfsbern.ch

Orientamento principale:
Analisi dei dati quantitativa e qualitativa, trattamento dei dati, visualizzazione

ROLAND REY

Collaboratore dell'amministrazione

✉ roland.rey@gfsbern.ch

Orientamento principale:
Desktop, publishing, visualizzazioni, amministrazione dei progetti, amministrazione delle presentazioni

gfs.bern ag
Effingerstrasse 14
CH – 3011 Bern
+41 31 311 08 06
info@gfsbern.ch
www.gfsbern.ch

L'istituto di ricerca gfs.bern è membro dell'Associazione svizzera per le ricerche di mercato e sociali e garantisce che nessuna intervista sia condotta con intenzioni palesi o nascoste di pubblicità, vendita o ordinazione.

Maggiori informazioni su www.schweizermarktforschung.ch

SWISS INSIGHTS
Institute Member

gfs.bern
Menschen. Meinungen. Märkte.