

Indagine sui comportamenti e la percezione del ruolo, presente e futuro, della mobilità elettrica in Italia – cluster Emilia-Romagna

Report dati – responsabili mobilità

Actions in support of electric mobility

INDAGINE REALIZZATA ALL'INTERNO DI "COMUNICARE LA CULTURA DELLA MOBILITÀ ELETTRICA TRA OPPORTUNITÀ, VALORIZZAZIONE E STRATEGIA", SERVIZIO FINALIZZATO ALL'ORGANIZZAZIONE DI CORSI DI FORMAZIONE SULLA MOBILITÀ ELETTRICA, NELL'AMBITO DEL PROGETTO EUROPEO PREPAIR LIFE15 IPE IT 013 COFINANZIATO DAL PROGRAMMA COMUNITARIO LIFE 2014-2020. CUP E41H16000390008 – CIG Z3C31F08BD OGGETTO DEL SERVIZIO SONO LE ATTIVITÀ PREVISTE DAL PROGETTO PER L'IMPLEMENTAZIONE DELL'AZIONE C13 "ACTIONS IN SUPPORT OF ELECTRIC MOBILITY"

Sommario

1	Introduzione	3
2	Aziende	4
2.1	I rispondenti.....	4
2.1.1	Tipologia e distribuzione sul territorio	4
2.1.2	Mobility Manager aziendali rispondenti	7
2.2	Redazione PSCL e azioni di incentivazione all'uso della mobilità elettrica	8
2.2.1	Il Piano Spostamenti Casa- Lavoro	8
2.2.2	Le iniziative di mobilità elettrica.....	9
3	Studio sulla percezione individuale della mobilità elettrica.....	11
3.1	Anagrafica della popolazione	11
3.2	Report dei dati.....	12
3.2.1	Auto elettrica e car sharing	12
3.2.2	Micromobilità elettrica, privata e in sharing	17
4	Conclusioni	21

1 Introduzione

La mobilità elettrica è uno degli asset fondamentali del sistema dei trasporti urbani ed extra-urbani della Regione Emilia-Romagna. Per cogliere questa sfida è necessario comprendere e valorizzare la mobilità elettrica facendo in modo che gli stakeholder possano essere soggetti facilitatori per agevolarne la diffusione nei diversi ambiti, dalla micro-mobilità alla mobilità privata, pubblica e commerciale. Tra le varie azioni promosse per migliorare la qualità dell'aria, la Regione si propone di formare e informare riguardo al tema della transizione europea verso uno scenario carbon-free, concentrandosi sulla mobilità elettrica (veicoli, rete di ricarica, domanda di trasporto e proposte commerciali riguardanti l'evoluzione del MaaS - Mobility as a Service).

Per questo, nell'ambito del progetto europeo LIFE IP-PREPAIR "Po Regions Engaged to Policies of AIR" (www.lifeprepare.eu), ed in particolare dell'azione denominata "Actions in support of electric mobility", la Regione Emilia-Romagna ha avviato un'iniziativa formativa dal titolo "Comunicare la cultura della mobilità elettrica tra opportunità, valorizzazione e strategia", a supporto della mobilità elettrica di persone e merci, con l'obiettivo di aumentare la diffusione di mezzi a basse emissioni.

L'iniziativa ha, tra i suoi obiettivi, anche quello di raccogliere dati sullo stato attuale e sulle azioni future riguardo i temi relativi alla mobilità sostenibile-elettrica, dapprima a livello regionale e successivamente a livello macro-regionale sui soggetti partner del progetto prepAIR.

A questo scopo è stata predisposta un'indagine dal titolo "Indagine sui comportamenti e la percezione del ruolo, presente e futuro, della mobilità elettrica in Italia – cluster Emilia-Romagna" rivolta ai mobility manager, mobility manager d'area, mobility manager di enti locali, mobility manager aziendali, referenti della mobilità e della mobilità sostenibile aziendali ed esperti/consulenti di mobilità e mobilità sostenibile operanti all'interno del territorio regionale.

L'indagine è stata progettata per raccogliere dati in relazione a tre aspetti principali:

- le azioni di mobilità elettrica nelle organizzazioni per comprendere quali tipologie di aziende ed enti le progettano, le iniziative più diffuse e lo stato delle attività
- la percezione dei rispondenti sui principali aspetti della mobilità elettrica in relazione ai diversi tipi di mezzi di proprietà o in sharing
- le iniziative, pubbliche e private, più efficaci alla diffusione di tutti i tipi di mobilità elettrica

La prima fase di raccolta, essendo essa dedicata ai professionisti operanti nell'ambito della mobilità, è stata diffusa in maniera mirata tramite i canali dei mobility manager d'area e degli enti datoriali presenti sul territorio, oltre che ai partecipanti delle quattro edizioni del corso "Comunicare la cultura della mobilità elettrica tra opportunità, valorizzazione e strategia".

In questo modo è stato possibile coinvolgere più di 600 persone corrispondenti al profilo scelto distribuite su tutto il territorio regionale, di cui la metà ha risposto per conto della propria organizzazione.

Nel testo le informazioni sono suddivise per area tematica separando la parte dedicata al contesto aziendale e la sezione dedicata alla percezione della mobilità del singolo.

2 Aziende

Delle circa 600 persone coinvolte in questa fase 310 hanno risposto al questionario per conto della propria organizzazione. In questo capitolo vengono analizzati i dati riguardanti la posizione delle aziende e degli enti pubblici rispondenti nei confronti della mobilità sostenibile-elettrica. L'analisi è composta da una breve descrizione del campione analizzato e da un approfondimento sulle organizzazioni che hanno attuato o progettato iniziative di mobilità sostenibile comprendente il dettaglio quantitativo e qualitativo sulle azioni atte ad incentivare la mobilità elettrica.

2.1 I rispondenti

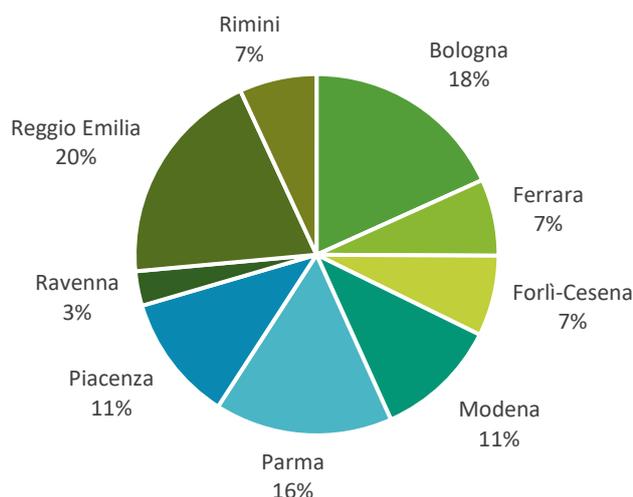
2.1.1 Tipologia e distribuzione sul territorio

Iniziamo l'analisi dei dati descrivendo la composizione del campione delle organizzazioni rispondenti per collocazione geografica, tipologia e numero di dipendenti.

Dal grafico sottostante si evince che coloro che hanno risposto per conto della propria azienda o ente pubblico sono distribuiti su tutte le provincie seppur non in maniera perfettamente omogenea. Le provincie di Bologna, Parma e Reggio Emilia sono le più rappresentate, forti anche della grande collaborazione riscontrata durante la diffusione del questionario.

Provincia	n. aziende
Bologna	53
Ferrara	20
Forlì-Cesena	21
Modena	32
Parma	46
Piacenza	33
Ravenna	9
Reggio Emilia	57
Rimini	20
Totale complessivo	291

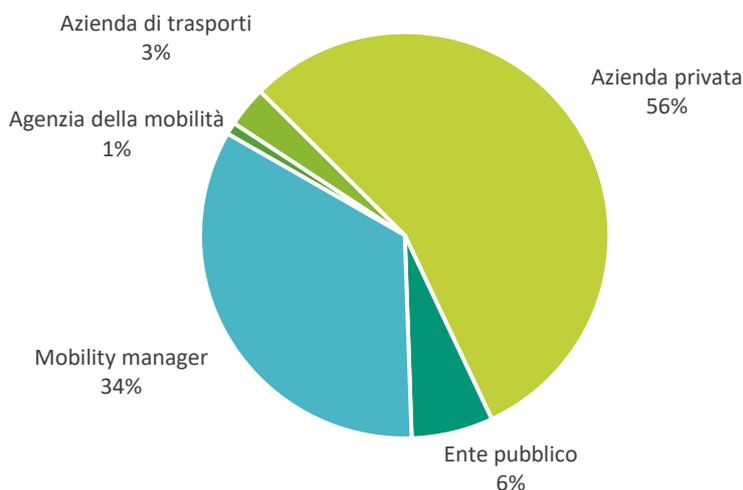
Aziende rispondenti per provincia



Dei rispondenti circa un terzo è incaricato del ruolo di mobility manager dell'organizzazione, il 56% risponde per conto della propria azienda mentre il restante 10% è il responsabile della mobilità di un'ente pubblico, un'agenzia della mobilità o un'azienda di trasporti.

Rispondente	n.
Agenzia della mobilità	3
Azienda di trasporti	10
Azienda privata	172
Ente pubblico	20
Mobility manager	105
Totale complessivo	310

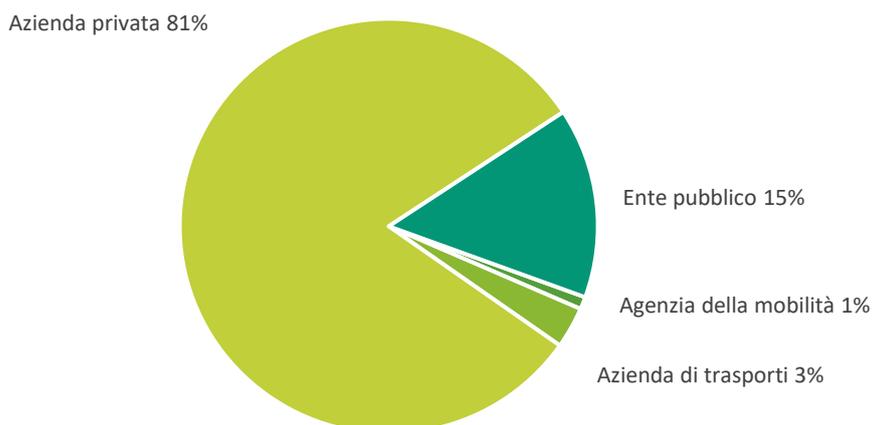
Tipologia rispondente/azienda



Riassegnando i mobility manager alle altre tre categorie presenti si ottiene la distribuzione rappresentata appena sotto, che vede l'80% dei rispondenti appartenere ad un'azienda privata mentre il restante 20% circa ad enti pubblici o partecipate.

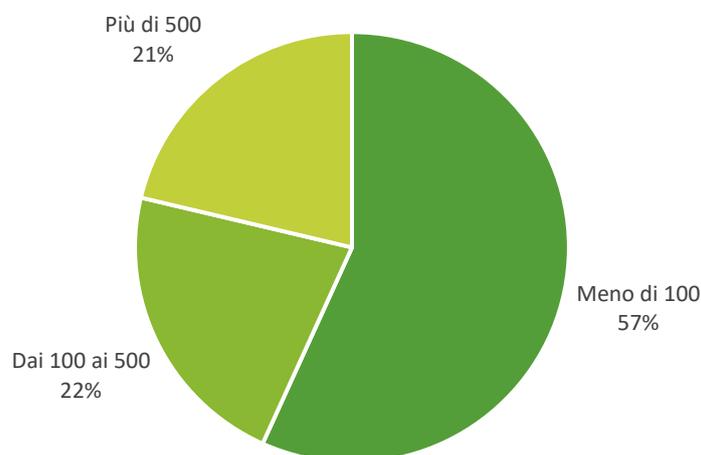
Tipologie di organizzazione

Rispondente	n.
Agenzia della mobilità	3
Azienda di trasporti	10
Azienda privata	251
Ente pubblico	46
Totale complessivo	310



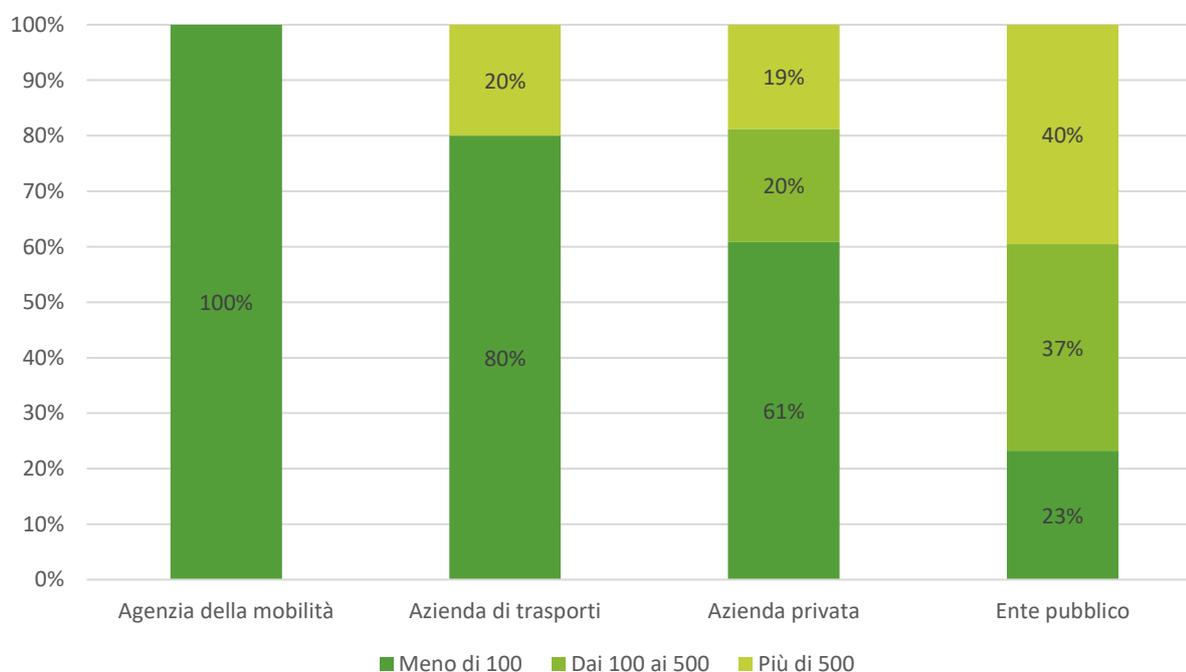
Riportate sotto, la distribuzione complessiva delle aziende per numero di dipendenti a livello generale e suddivise per tipologia di organizzazione. Come si vede dai grafici sottostanti quasi il 60% delle aziende rispondenti ha meno di 100 dipendenti.

Dimensioni aziende



Le proporzioni cambiano fortemente da una tipologia di organizzazione all'altra. Il numero di enti con questa caratteristica passa dal 100% del totale per le agenzie della mobilità al solo 20% per gli enti pubblici analizzati (fig. sotto).

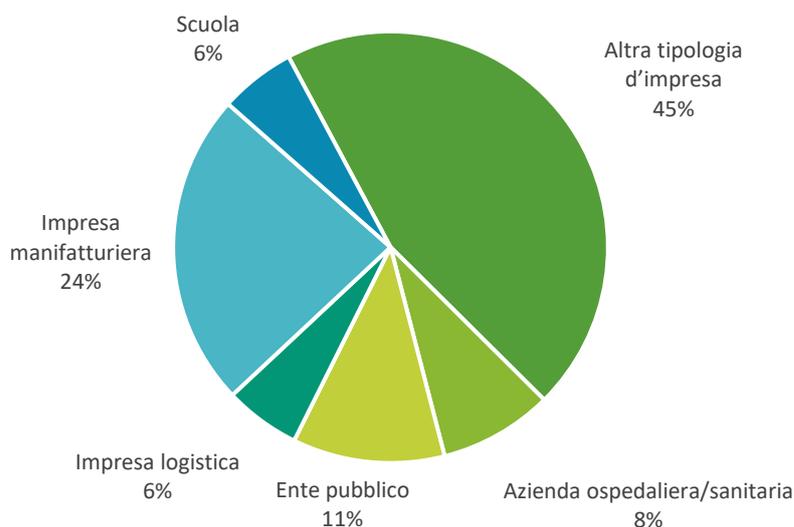
Dimensioni org. per tipologia



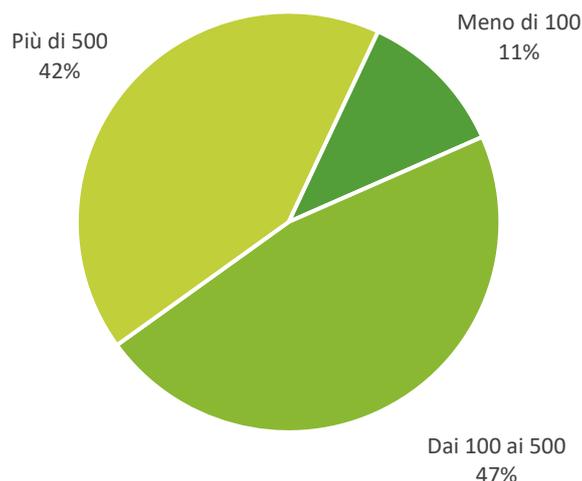
2.1.2 Mobility Manager aziendali rispondenti

Di seguito si riportano i dati delle sole aziende rappresentate dai mobility manager aziendali per tipologia e dimensione.

Mobility manager aziendali

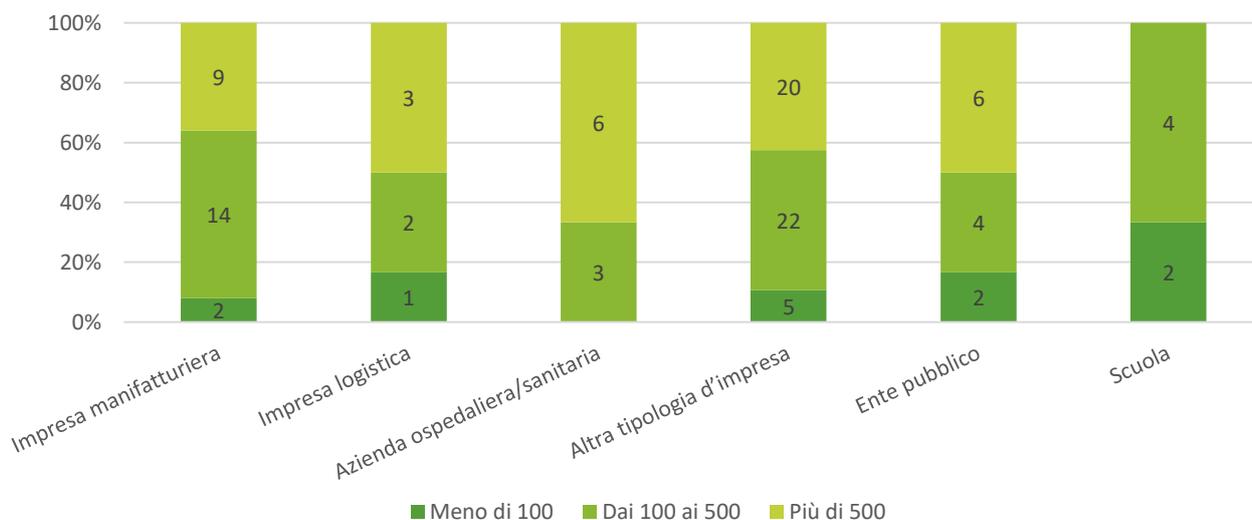


Mobility Manager per dimensione di organizzazione



È interessante notare che più di un mobility manager su dieci è nominato in organizzazioni che non ricadono nell'obbligo. Incrociando i dati precedenti si ottiene la suddivisione per tipologia e dimensione delle aziende per cui hanno risposto i mobility manager.

Mobility manager per tipologia e dimensione - dato percentuale



2.2 Redazione PSCL e azioni di incentivazione all'uso della mobilità elettrica

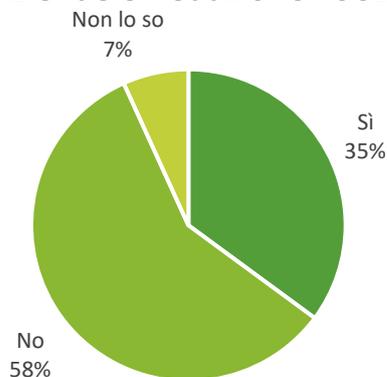
Un interessante campo indagato a livello aziendale è quello relativo alla stesura del Piano Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL) e della progettazione di attività di valorizzazione della mobilità elettrica. Si ricorda che la redazione del PSCL è il primo passo che un'organizzazione compie nella progettazione delle iniziative di mobilità sostenibile ed è obbligatoria per ogni sede aziendale in cui si recano quotidianamente 100 o più lavoratori, che sia ubicata in un comune con più di 50.000 abitanti o nel territorio di una Città metropolitana.

2.2.1 Il Piano Spostamenti Casa- Lavoro

Per il primo punto è stato chiesto agli utenti se nella loro azienda fosse stato redatto il PSCL e, come si vede dalle immagini sotto, solo il 35% di essi aveva la certezza che il documento fosse stato prodotto.

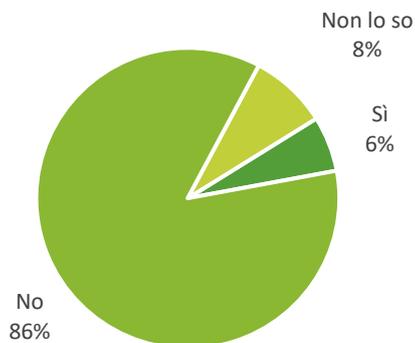
PSCL	n.
Sì	104
No	172
Non lo so	20
Totale complessivo	296

Aziende e redazione PSCL

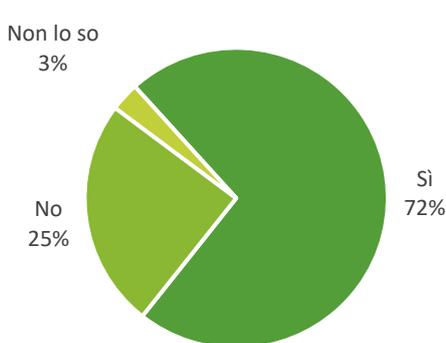


Ovviamente, anche in questo caso vale la pena scendere più nel dettaglio incrociando il dato sulla redazione rispetto a quello della dimensione dell'organizzazione. Infatti, la percentuale sale al 73% se si considerano solo le aziende che hanno un numero di dipendenti che le fa ricadere nell'obbligo della redazione del piano. I grafici, riportati sotto, mostrano come al crescere del numero dei lavoratori aumenta la percentuale di aziende che hanno effettuato la stesura del PSCL che, anche per le organizzazioni più grandi, non supera il 75%.

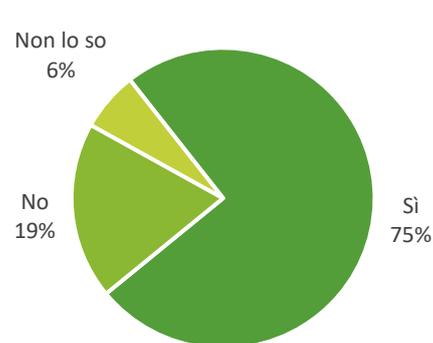
Meno di 100



Dai 100 ai 500



Più di 500



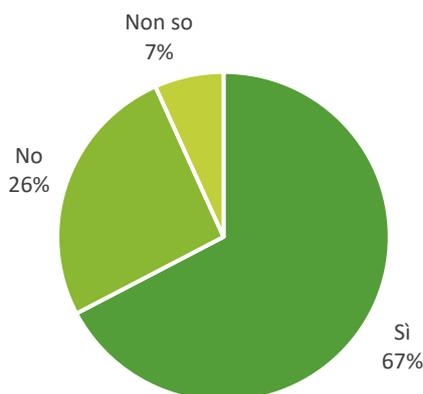
2.2.2 Le iniziative di mobilità elettrica

L'aspetto inerente alla progettazione, la realizzazione e lo stato di avanzamento delle iniziative di mobilità elettrica è stato indagato su tutte le aziende e gli enti che hanno dichiarato di aver redatto il PSCL.

A livello generale, delle 104 organizzazioni che hanno redatto il piano, il 65% ha dichiarato di aver previsto al suo interno delle iniziative per l'incentivazione all'utilizzo di mezzi elettrici.

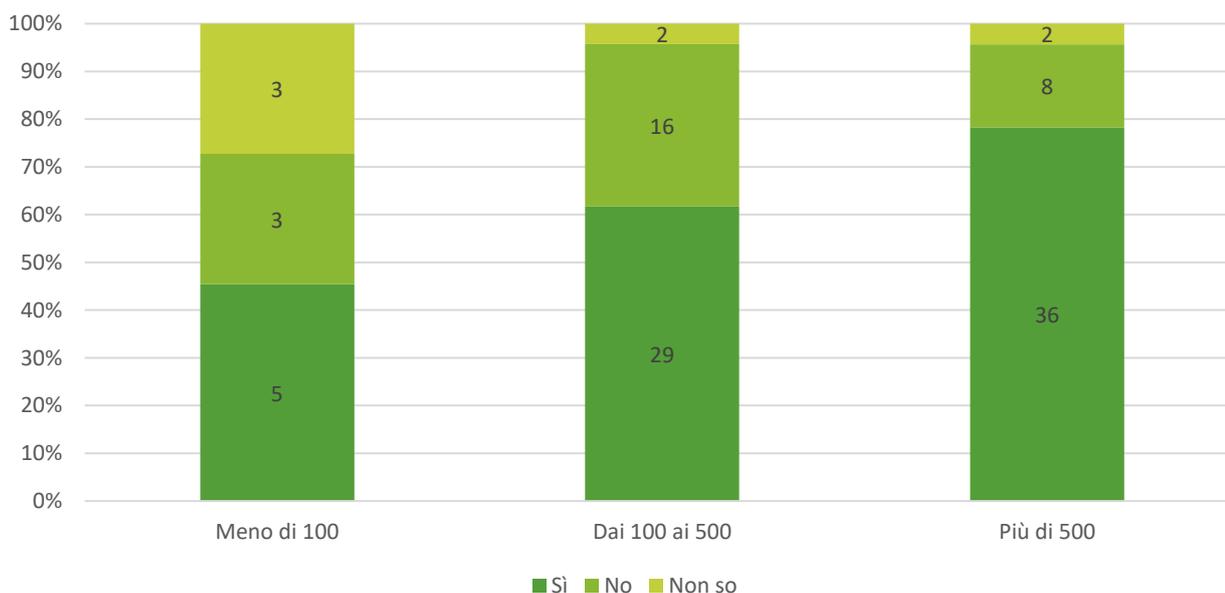
Iniziativa mobilità elettrica	n.
Sì	70
No	27
Non so	7
Totale complessivo	104

Iniziative di mobilità elettrica



Anche in questo caso le percentuali crescono insieme alla dimensione dell'organizzazione in esame. Come si vede dal grafico sottostante, la percentuale di aziende che hanno previsto o già attuato queste iniziative è il 46%, quando la dimensione non supera i 100 dipendenti, il 62% se l'azienda rispondente ha dai 100 ai 500 dipendenti, fino ad arrivare al 78% per le aziende con più di 500 dipendenti.

Mobilità elettrica per numero di dipendenti

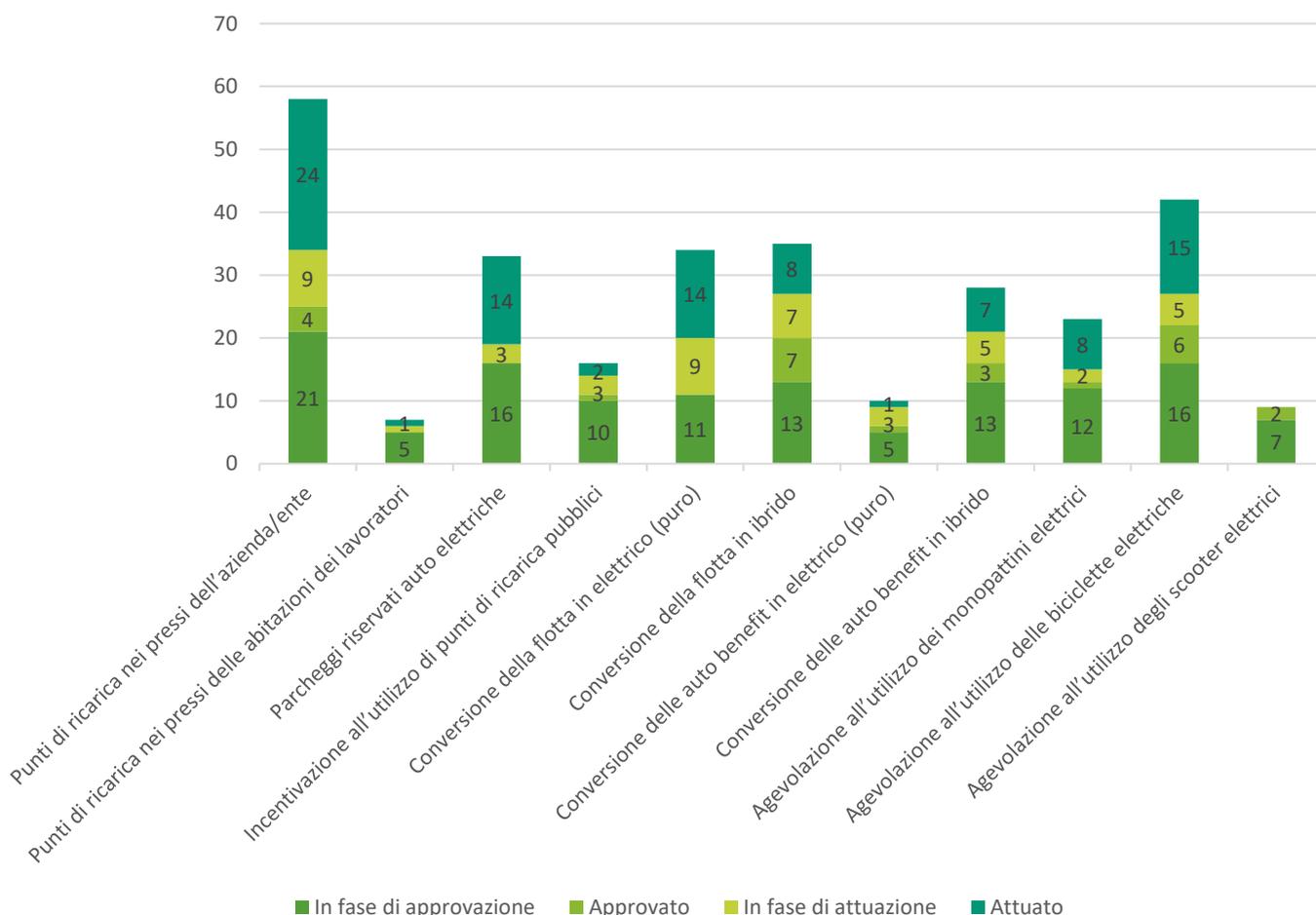


Ai rispondenti che hanno dichiarato di aver inserito all'interno del PSCL una o più iniziative per incentivare i dipendenti all'utilizzo di mezzi elettrici è stato chiesto di indicare lo stato di avanzamento delle iniziative.

Si nota una predilezione generale per le iniziative riguardanti l'elettrificazione delle auto. I dati raccolti, infatti, mostrano come l'installazione di punti di ricarica nei pressi dell'azienda sia l'azione più intrapresa per incentivare l'utilizzo di auto elettriche (prevista dall'82% delle aziende intervistate) seguita dalla conversione della flotta aziendale in ibrido o elettrico puro (rispettivamente al 50% e 48%), e ancora, dalla progettazione di parcheggi riservati ai possesso di questa tipologia di veicoli (47%) e alla conversione della flotta delle auto assegnate come benefit in ibrido (presente nel 40% dei casi). Meno frequenti invece le incentivazioni all'utilizzo di punti di ricarica su suolo pubblico (22%), l'installazione di punti di ricarica nei pressi delle abitazioni dei dipendenti (10%) e la conversione della flotta aziendale in elettrico puro (14%).

Per quanto riguarda i mezzi di micromobilità si può notare uno sbilanciamento verso le agevolazioni per l'utilizzo delle e-bike e dei monopattini elettrici (in ordine nel 60% e 33% dei casi) rispetto allo scooter elettrico, nel cui caso le azioni sono previste nel 13% dei casi senza però esser state ancora attuate da nessuna delle aziende rispondenti.

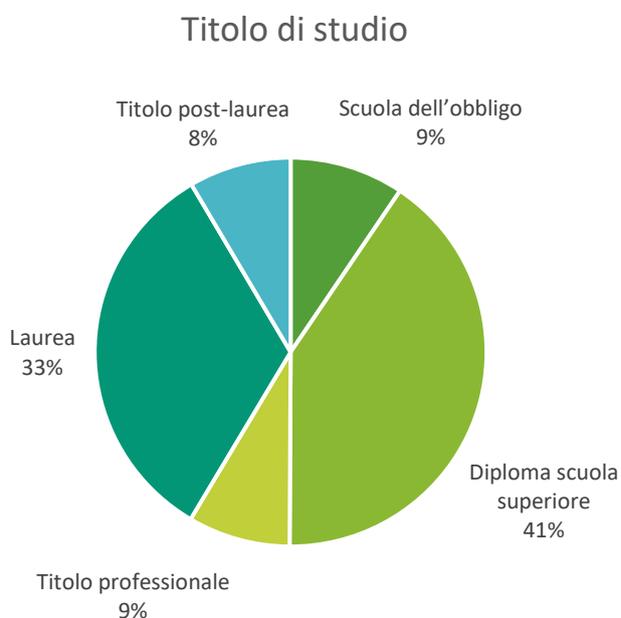
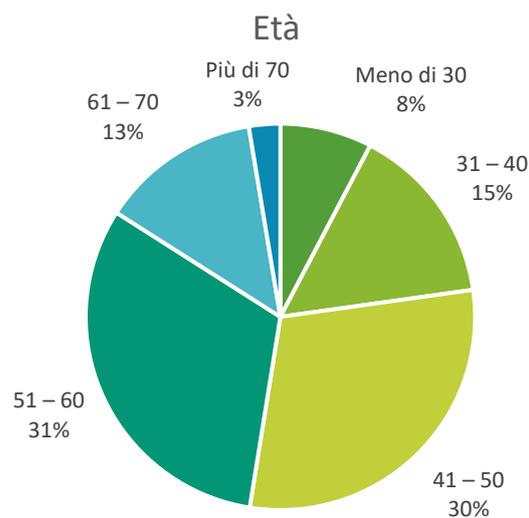
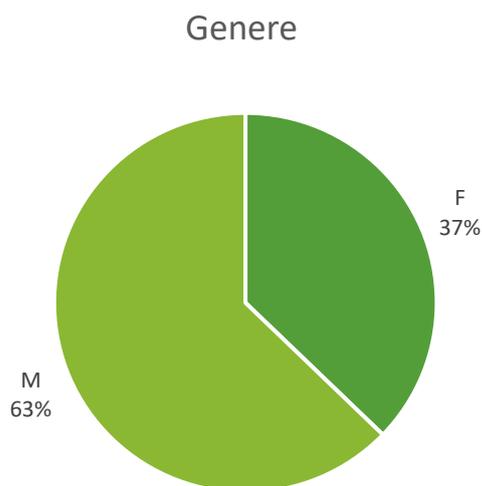
Mobilità elettrica - Stato iniziative



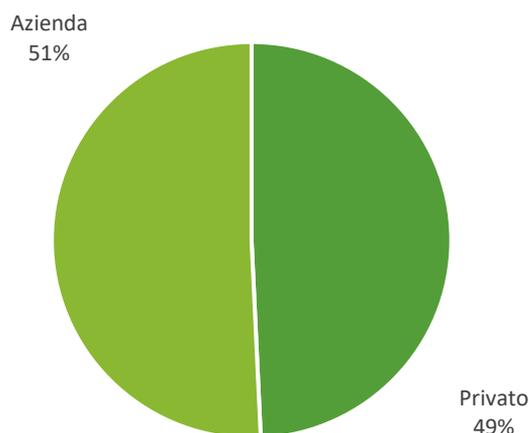
3 Studio sulla percezione individuale della mobilità elettrica

3.1 Anagrafica della popolazione

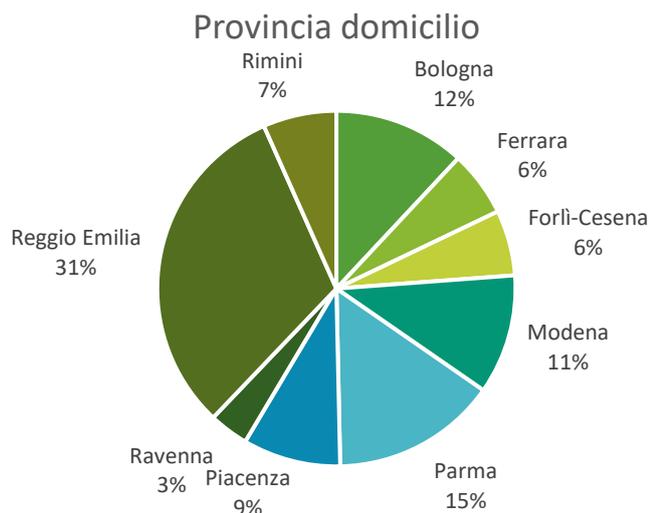
Di seguito riportati per completezza, in forma di grafico, i principali dati sulla composizione del campione.



Rispondenti privati e aziende



Provincia domicilio	n.
Bologna	70
Ferrara	35
Forlì-Cesena	35
Modena	64
Parma	88
Piacenza	52
Ravenna	21
Reggio Emilia	184
Rimini	39
Totale complessivo	588



Si noti che numerosità dei rispondenti dalla provincia di Reggio Emilia è dovuta alla forte collaborazione degli enti datoriali sul territorio alla diffusione dell'indagine. Poiché l'obiettivo dell'indagine è fortemente proteso a valutare la percezione degli abitanti questo leggero sbilanciamento non impatta in alcun modo sulla validità delle statistiche riportate sotto.

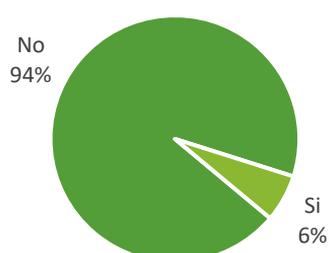
3.2 Report dei dati

Di seguito sono riportate le informazioni raccolte riguardo alla predisposizione all'utilizzo delle varie tipologie di mobilità elettrica suddivise per macroaree.

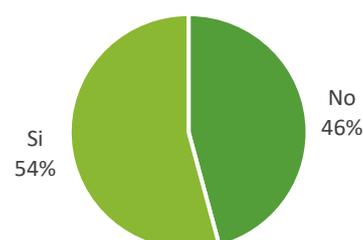
3.2.1 Auto elettrica e car sharing

Per indagare l'uso e la percezione delle auto elettriche è stato richiesto ai rispondenti, come prima cosa, se possedessero o meno una Patente di guida (di tipo B). Solo 2 persone hanno risposto "No" a questa domanda, il che significa che quasi il 100% del campione può guidare un'automobile. La statistica si ribalta completamente quando viene analizzata la percentuale di possessori di auto elettriche. Infatti, solo il 6% degli intervistati ha già acquistato un'auto di questa tipologia. Tra coloro che non possiedono un veicolo elettrico, più della metà dei rispondenti ha dichiarato di aver pensato di comprare un'auto elettrica.

Possesso auto elettrica



Ha pensato di acquistare auto elettrica



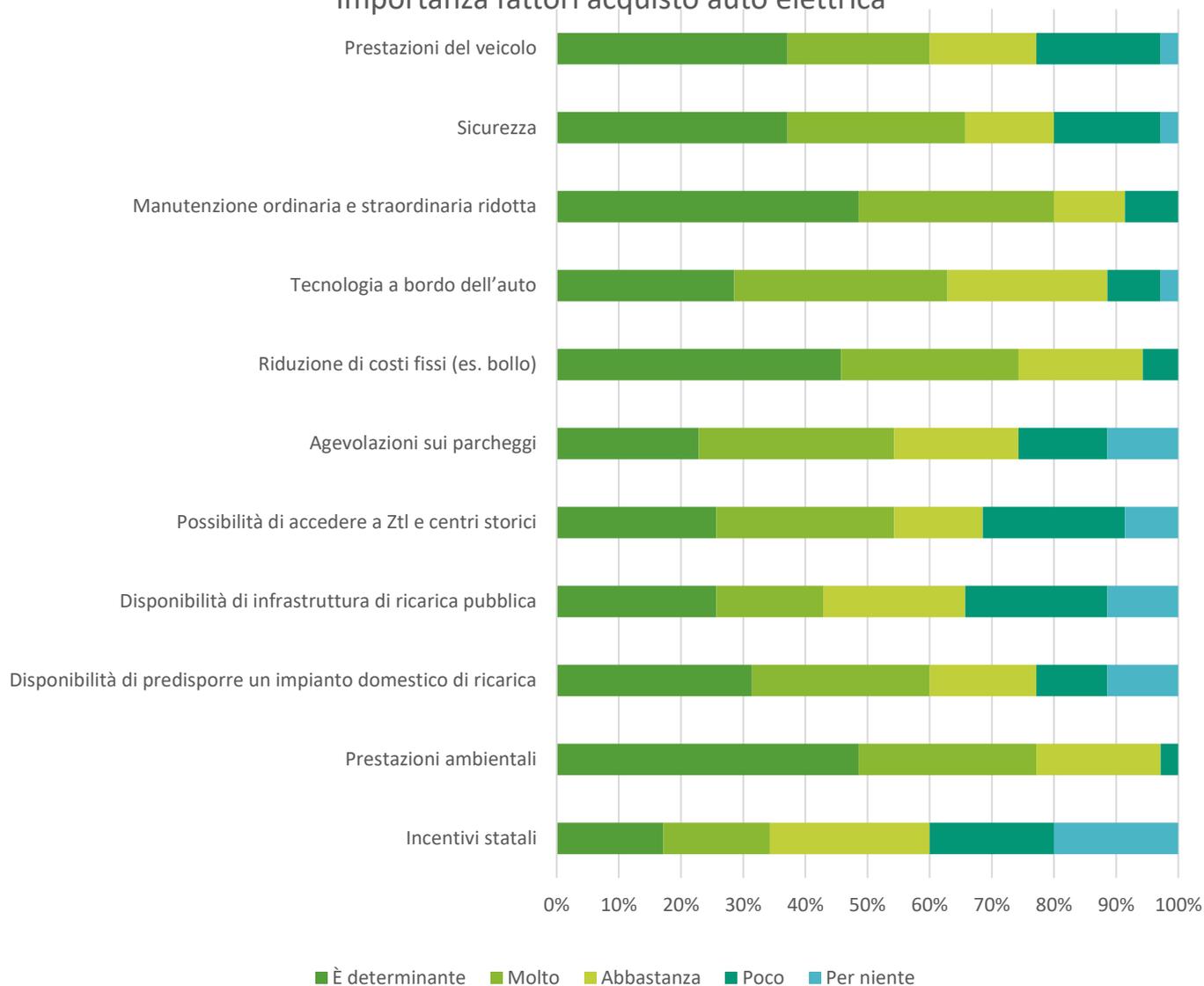
Per comprendere la percezione attuale dei temi inerenti alle auto elettriche è necessario indagare quali fattori, e in che modo, incidono nella decisione dei privati di acquistare o meno questo tipo di veicoli (si veda grafico sottostante).

Per quanto riguarda coloro che già possiedono un'auto elettrica non risulta essere un deterrente il costo della vettura. I dati mostrano, infatti, che gli incentivi statali sono il fattore meno determinante nella scelta, valutati poco o per niente importanti nel 40% dei casi.

La disponibilità di infrastrutture di ricarica pubbliche è tra i fattori che incidono meno nella decisione, essendo considerata poco importante da circa un terzo dei rispondenti. In quest'ambito, la possibilità di predisporre infrastrutture di ricarica domestiche ha una rilevanza maggiore, condizionando fortemente la decisione per 2 rispondenti su 3.

Le caratteristiche fondamentali per questa categoria di utenti risultano essere correlate principalmente alle prestazioni ambientali e alla riduzione dei costi fissi e della manutenzione ordinaria, determinanti o molto importanti per una percentuale di rispondenti tra il 70% e 80%.

Importanza fattori acquisto auto elettrica



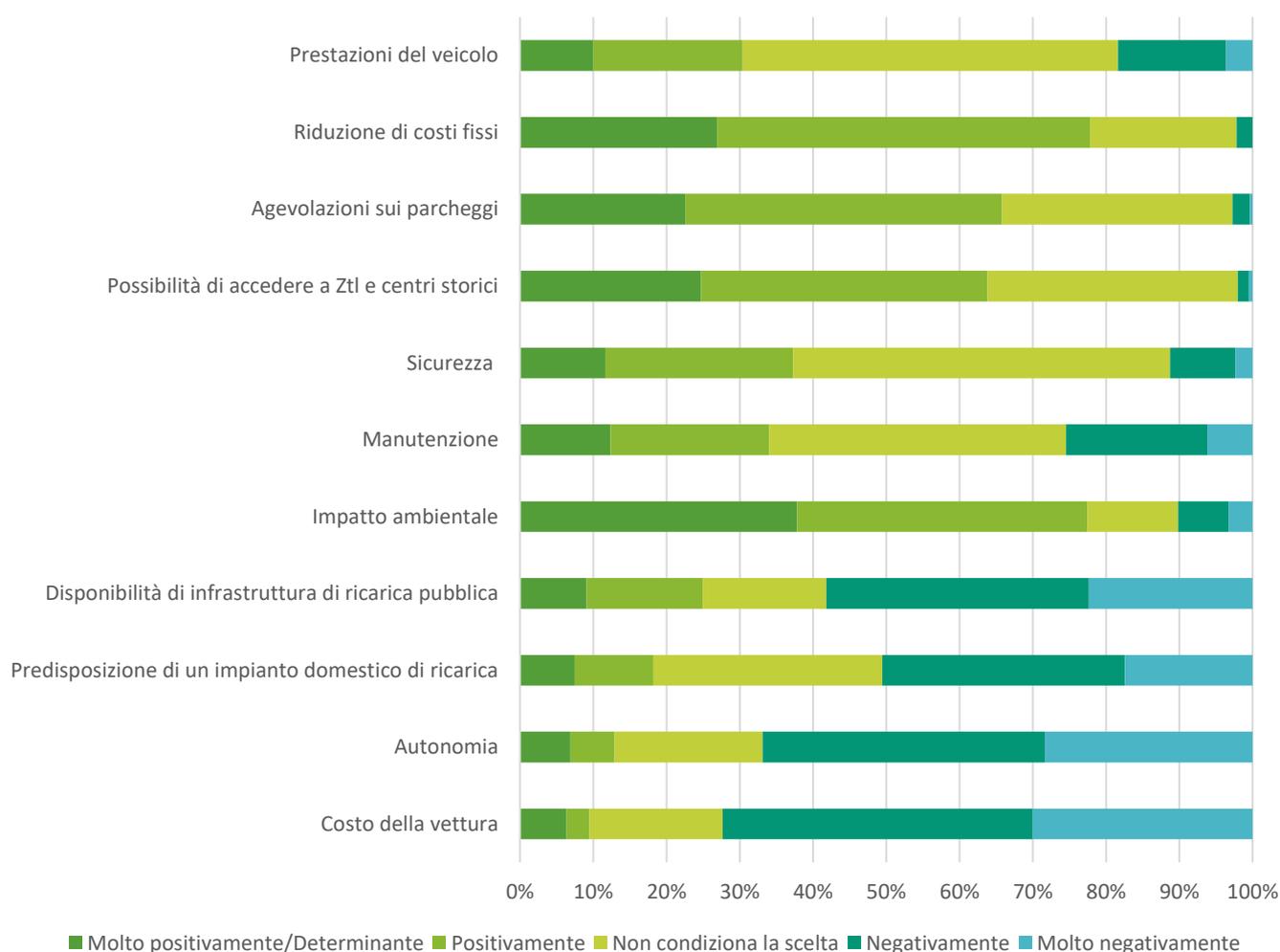
L'analisi dei fattori d'importanza nella scelta non si è limitata ai soli possessori di auto elettriche. A coloro che hanno dichiarato di non averne già acquistata una è stato chiesto in che modo le varie caratteristiche legate a questo tipo di veicoli condizionassero la scelta, positivamente o negativamente.

Rispetto al caso precedente, dove la disponibilità di incentivi statali non risultava determinante in molti casi, il costo della vettura è il fattore che influisce maggiormente in negativo, nel 72% dei casi.

Un'altra differenza importante riguarda la possibilità di ricaricare i veicoli. In questo caso, infatti, l'autonomia offerta dalle batterie e l'offerta di infrastrutture di ricarica risultano essere forti deterrenti all'acquisto di auto elettriche.

Ancora una volta, l'impatto ambientale e la riduzione dei costi fissi sono i fattori percepiti più positivamente. Questa volta, però, vengono percepite molto positivamente la possibilità di accedere alle ztl e l'agevolazione sui parcheggi.

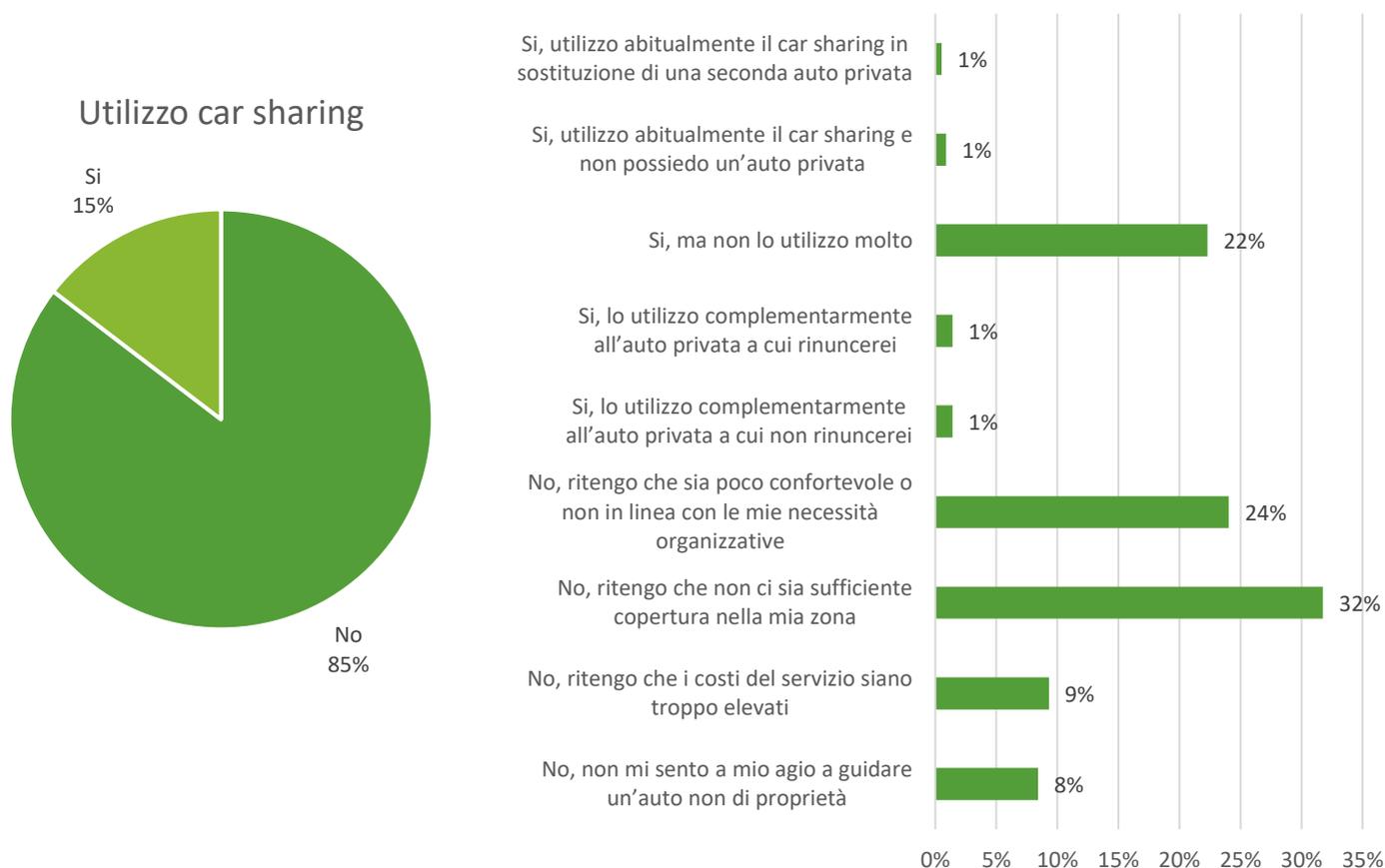
Aspetti che condizionano la scelta nell'acquisto auto elettriche



Il questionario proposto ha indagato anche l'utilizzo del car sharing da parte dei rispondenti. Solo 15% degli intervistati ha dichiarato di aver utilizzato almeno una volta un servizio di car sharing.

È stato inoltre chiesto ai rispondenti se considerino il car sharing una buona alternativa o complementarietà all'auto privata. Poco più di una persona su quattro ha dato una risposta affermativa e la maggioranza di essi utilizza comunque il servizio solo saltuariamente. Le motivazioni più fornite da chi ha dato una risposta negativa sono la mancanza di copertura del servizio, nel 32% dei casi, mentre per il 24% dei rispondenti semplicemente il car sharing risulta poco confortevole o non in linea con le proprie esigenze.

Complementarità car sharing

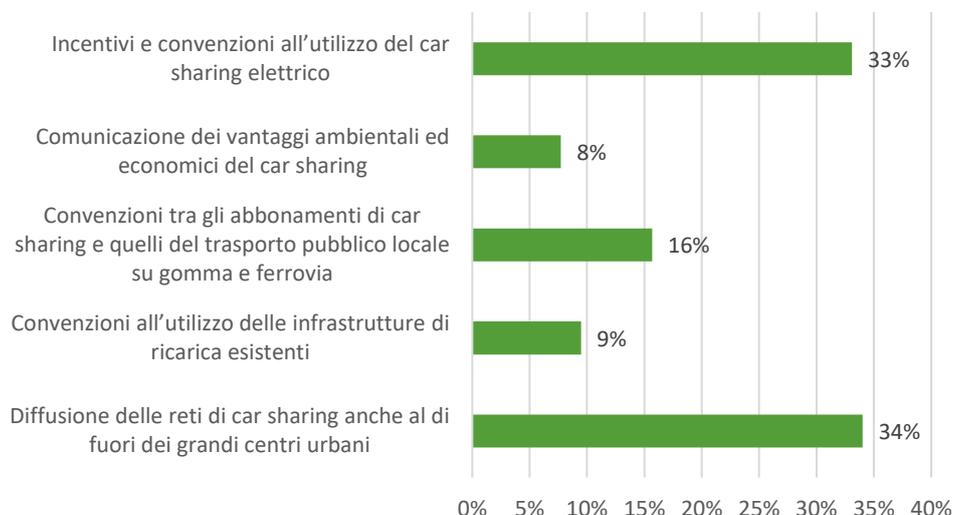


A conclusione dalla parte di studio riguardante le auto elettriche e il car sharing sono state indagate le azioni che, secondo i rispondenti, potrebbero incentivare la transizione alle auto elettriche e agevolare l'utilizzo del car sharing (figure riportate nella pagina successiva).

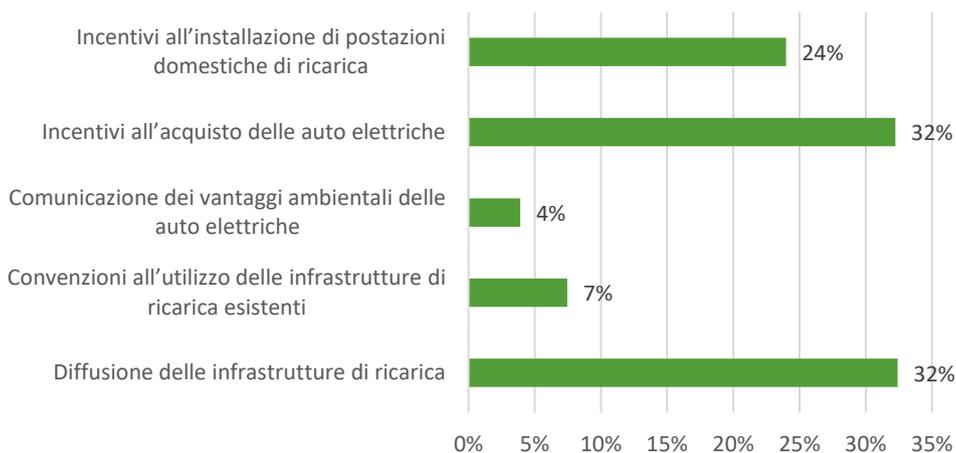
Partendo da quest'ultime, una persona su tre pensa che il servizio dovrebbe essere reso più capillare anche al di fuori dei centri urbani e la stessa proporzione ritiene che sarebbero utili incentivi economici e convenzioni all'utilizzo del servizio.

Le azioni, pubbliche e private, che secondo i rispondenti agevolerebbero maggiormente la transizione all'utilizzo delle auto elettriche riguardano prevalentemente le infrastrutture di ricarica e gli incentivi all'acquisto di vetture a minor impatto ambientale, in accordo con i dati riportati precedentemente.

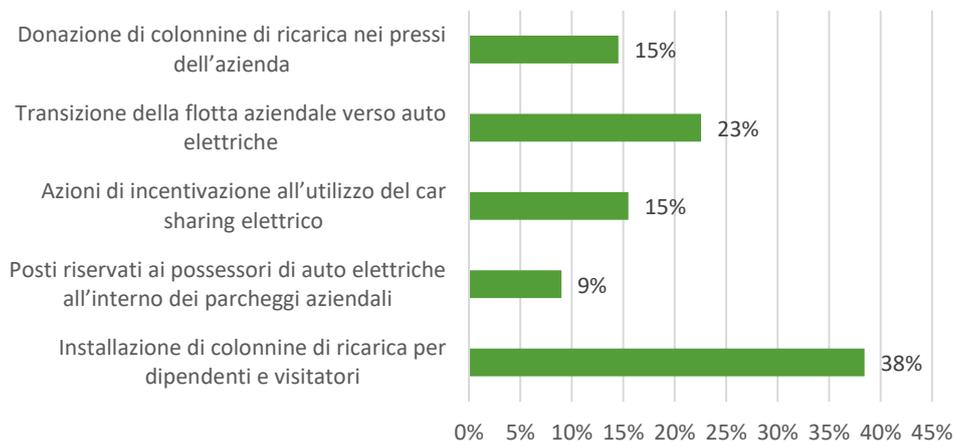
Azioni incentivo utilizzo car sharing



Azioni pubbliche incentivo utilizzo auto elettriche dato percentuale



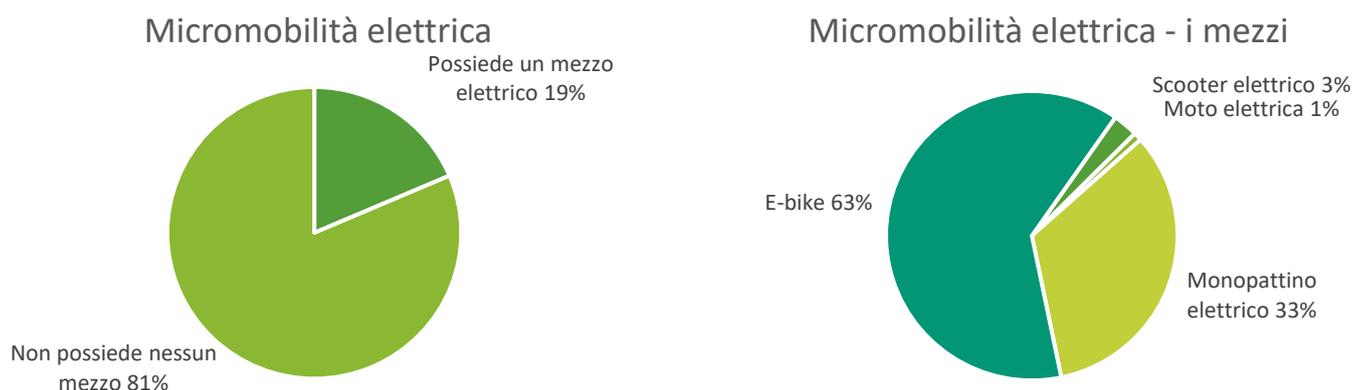
Azioni aziende private incentivo utilizzo auto elettriche dato percentuale



3.2.2 Micromobilità elettrica, privata e in sharing

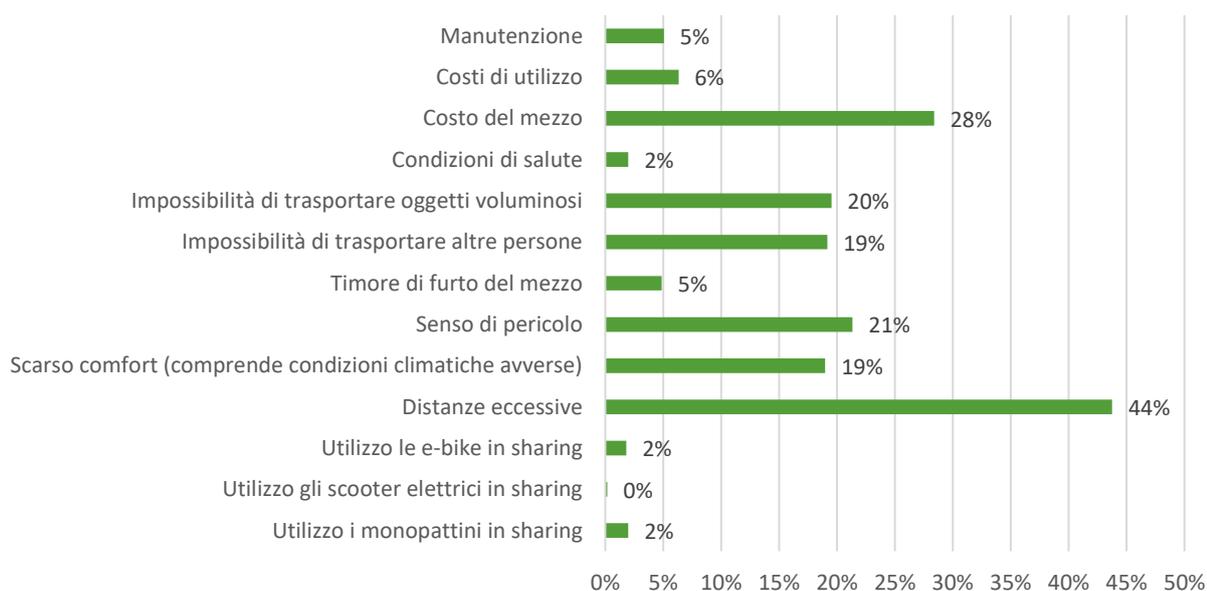
In quest'ultimo capitolo sono riportati i dati riguardanti le abitudini dei rispondenti rispetto alla micromobilità elettrica.

Come prima cosa è stato indagato il possesso di mezzi di micromobilità elettrica. Meno del 20% degli intervistati possiede un mezzo di proprietà di questa tipologia. Di questi, un terzo possiede un monopattino elettrico, quasi i restanti due terzi possiede una bici a pedalata assistita (e-bike) mentre la restante percentuale è composta da possessori di scooter o moto a motore elettrico (quest'ultimi non definibili propriamente micromobilità)



Le motivazioni dichiarate a spiegazione della scelta di non acquistare questa tipologia di mezzi sono per la maggior parte legate alle caratteristiche degli spostamenti abituali effettuati che generalmente riducono il ricorso alla mobilità ciclabile, distanze eccessive, scarso comfort, senso di pericolo e impossibilità di trasportare oggetti voluminosi o altre persone. Un dato da notare è che in questo caso, però, il 28% dei rispondenti non acquista un mezzo di micromobilità a causa del costo eccessivo del mezzo.

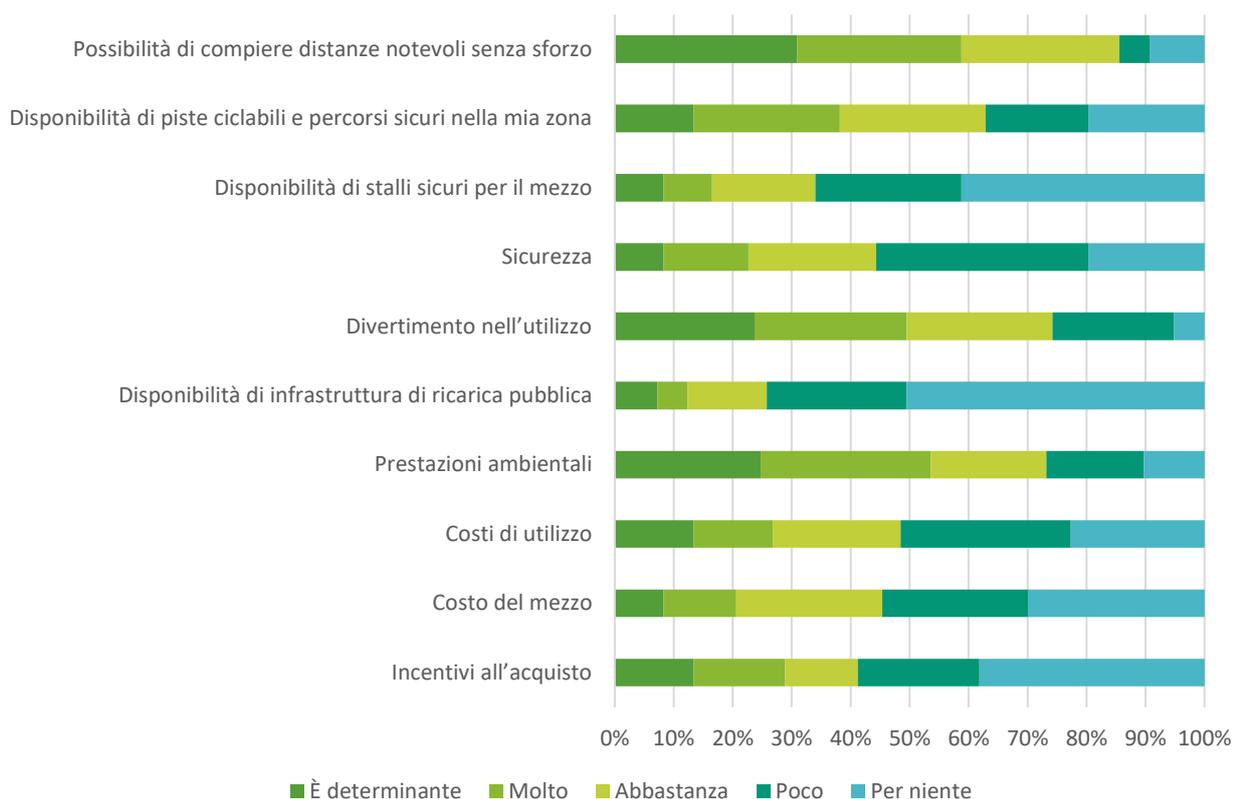
Motivazioni non acquisto mezzo elettrico



Per coloro che possiedono un mezzo elettrico leggero i fattori di maggior influenza risultano essere la possibilità di compiere distanze considerevoli senza sforzo; il divertimento e, come nel caso delle auto, le ridotte emissioni prodotte utilizzando questi mezzi.

La disponibilità di infrastrutture di ricarica è il fattore che meno incide nella scelta di acquistare questi mezzi, in buona parte dato dal fatto che le batterie possono essere ricaricate collegandole ad una comune presa domestica.

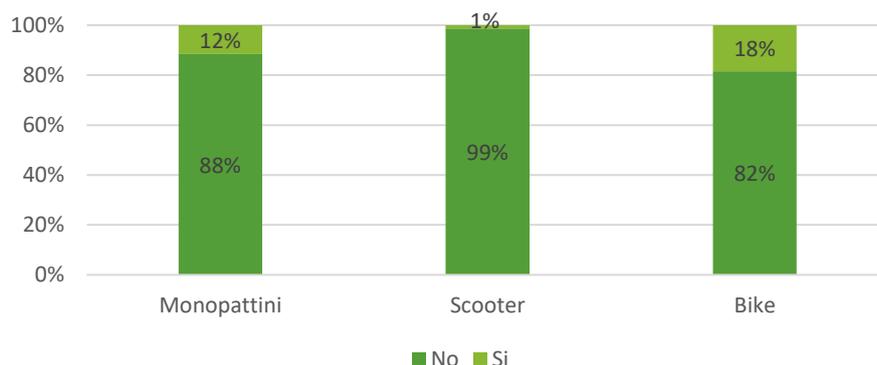
Influenza fattori sull'acquisto mezzo elettrico



Analogamente a quanto visto per le auto, lo sharing dei mezzi di micromobilità è stato sperimentato da una percentuale molto bassa di rispondenti.

Il 18% del campione dichiara di aver utilizzato almeno una volta il servizio di bike sharing, il 12% quello di noleggio dei monopattini condivisi mentre solo l'1% lo scooter sharing.

Utilizzo sharing mobility



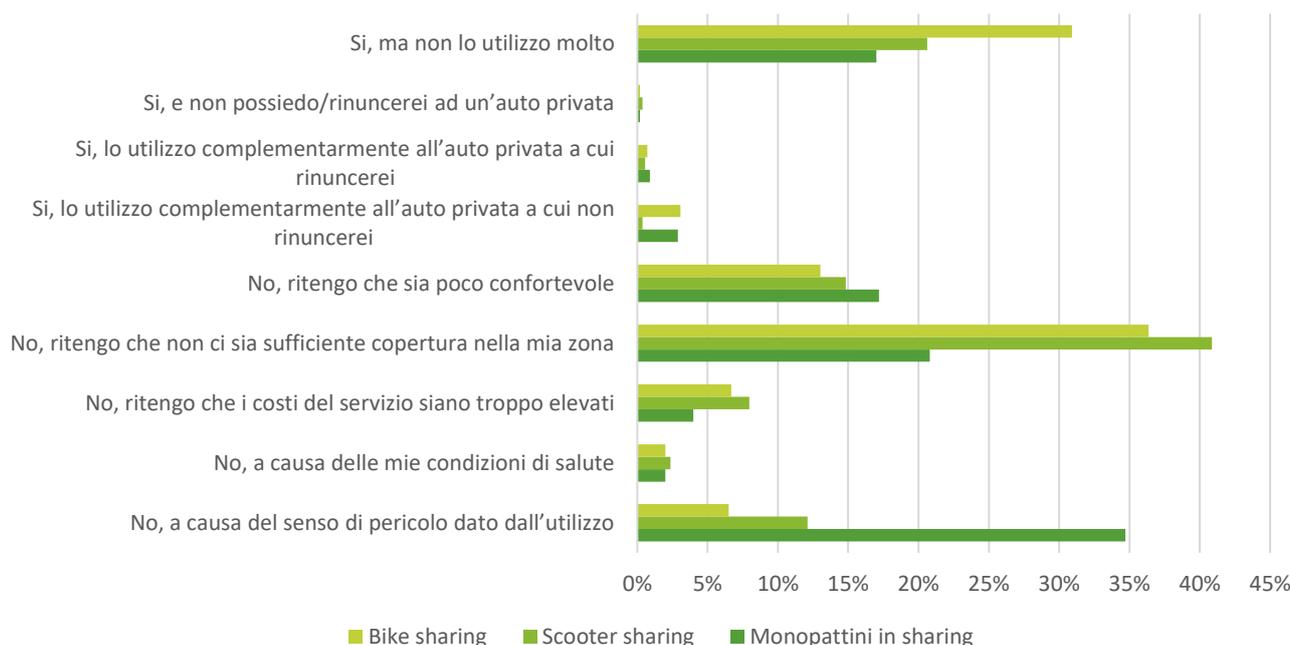
Anche in questo caso è stato indagato l'utilizzo dei vari mezzi in condivisione complementariamente o in alternativa all'auto privata. Risulta particolarmente interessante confrontare i dati raccolti in questa fase per rappresentare la percezione del campione rispetto alla tipologia di mezzo.

Circa il 20% dei rispondenti dichiara che i monopattini e gli scooter in sharing potrebbero essere un'alternativa o una complementarità all'uso dell'auto privata, percentuale che sale a circa il 35% se si parla del servizio di bike sharing. Come per le auto, anche per la micromobilità in sharing una forte maggioranza di questi utilizza i servizi solo saltuariamente e non rinuncerebbe alla propria auto.

I servizi di biciclette e scooter in sharing sono considerati sicuri ed economici ma, nella maggior parte dei casi, non sufficientemente diffusi sul territorio da renderli una soluzione valida per gli spostamenti.

Diverso è per i monopattini in sharing per i quali il deterrente principale, per una persona su tre, è il senso di pericolo causato dall'utilizzo del mezzo. La copertura nella propria zona risulta insufficiente ad una percentuale molto più bassa di rispondenti rispetto agli altri due casi, il 20%, mentre rimane in linea la percezione di economicità del servizio.

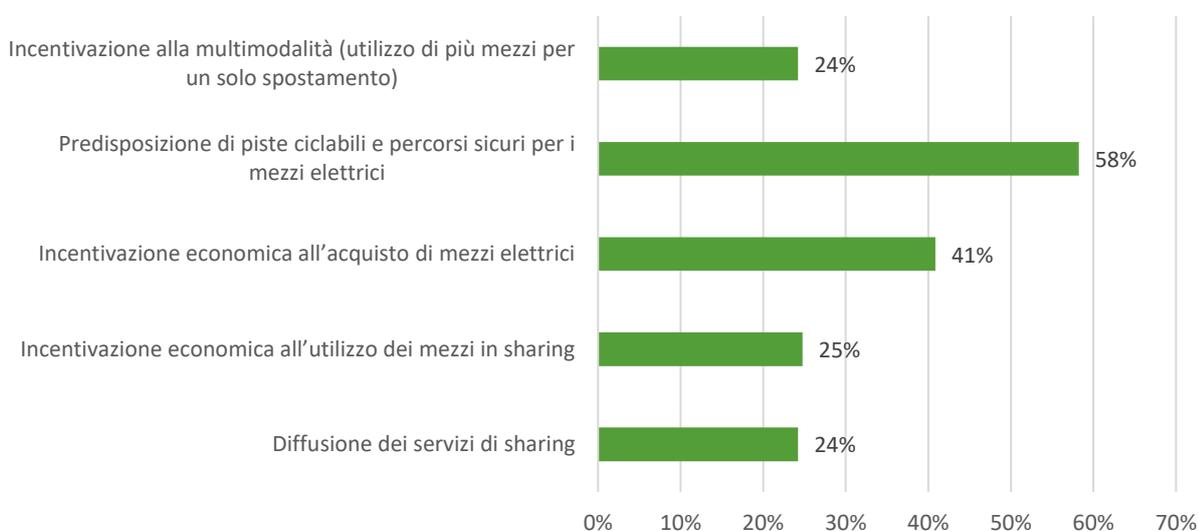
Micromobilità in sharing



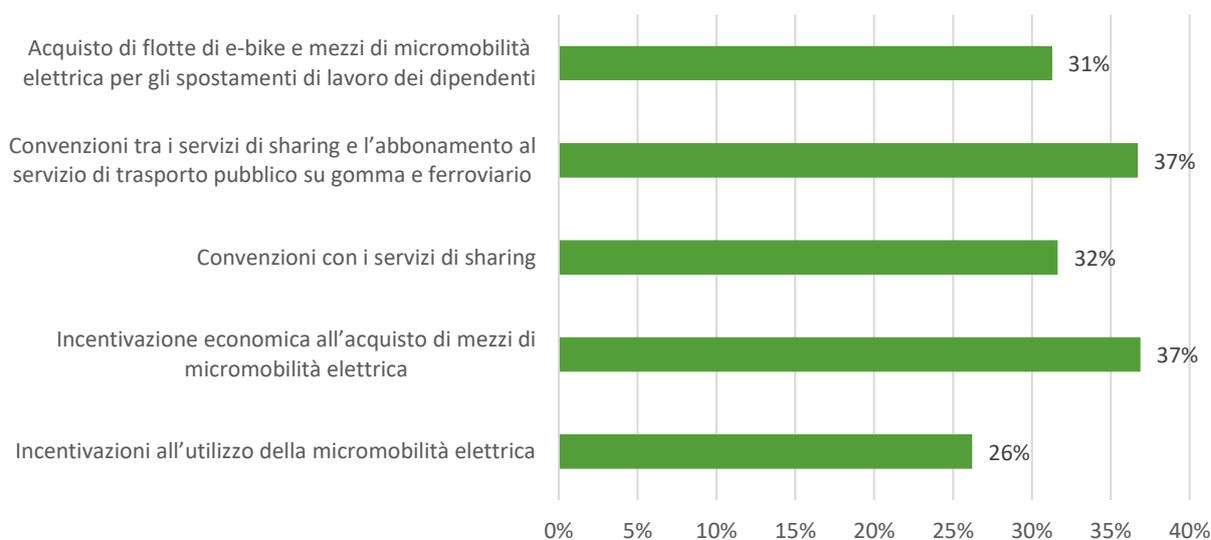
A chiusura del questionario è stato chiesto quali iniziative possano meglio incentivare la micromobilità elettrica, privata e in sharing. Per quel che riguarda le iniziative pubbliche si può notare una spiccata preferenza per la predisposizione di piste ciclabili e percorsi sicuri.

Rispetto alle proposte di azioni che potrebbero intraprendere le aziende private la distribuzione è molto più uniforme. In questo caso le azioni che prevalgono, seppur con uno scarto lieve, sono la predisposizione di convenzioni all'uso accoppiato di sharing e trasporto pubblico e di incentivi all'acquisto di questa tipologia di mezzi.

Iniziative pubbliche a favore della transizione alla micromobilità elettrica



Iniziative private a favore della transizione alla micromobilità elettrica



4 Conclusioni

I dati raccolti mostrano come, in ambito aziendale, la progettazione di attività di mobilità sostenibile ed elettrica sia una prerogativa delle organizzazioni con più di cento dipendenti che, di conseguenza, ricadono nell'obbligo di stesura del Piano Spostamenti Casa Lavoro. Anche dove interviene la norma non questo genere di iniziative non sono previste da circa un'azienda, o ente, su quattro.

Le azioni attuate in questi ambiti riguardano prevalentemente le auto tramite la predisposizione di infrastrutture di ricarica e la sostituzione dei veicoli aziendali, appartenenti alla flotta o assegnati come benefit ai lavoratori, con modelli ibridi o elettrici. Tra le agevolazioni all'utilizzo di mezzi leggeri si vedono dei dati incoraggianti per quanto riguarda la bicicletta elettrica.

Per quanto riguarda la parte dedicata alle singole persone in rapporto con il tema si può notare che l'utilizzo dei vari mezzi di mobilità elettrica, sia privati che in sharing, coinvolge solo una piccola percentuale di rispondenti. È interessante approfondire la percezione rispetto ai singoli mezzi.

Sul tema delle auto elettriche si nota una forte differenza tra chi ha già acquistato e chi ancora non possiede questo tipo di veicoli. La scelta dei primi non è stata particolarmente influenzata dagli incentivi statali all'acquisto mentre, tra il resto dei rispondenti, il costo della vettura risulta essere il principale deterrente. Anche per quanto riguarda la ricarica si evidenzia una percezione diametralmente opposta tra le categorie appena citate. L'autonomia e la disponibilità di infrastrutture di ricarica sono considerate ancora insufficienti da coloro che non hanno cambiato l'alimentazione della propria auto. Al contrario, questi fattori sono tra i fattori che meno hanno influenzato la decisione di comprare un veicolo elettrico della frazione del campione che ha compiuto questa scelta.

Anche i mezzi di micromobilità elettrica privati sono poco ancora poco diffusi e, dove presenti, due volte su tre sono bici a pedalata assistita. Nella maggior parte dei casi la motivazione è legata all'incompatibilità di questi veicoli con le caratteristiche degli spostamenti abituali e, dove questa non è presente, il costo del mezzo è percepito come eccessivo.

I mezzi in sharing, comprese le auto, non vengono percepiti come un'alternativa valida all'utilizzo della propria auto privata a causa dell'attuale copertura di servizi sul territorio. L'unica eccezione riguarda i monopattini per i quali la motivazione principale è legata al senso di pericolo dato dall'utilizzo.