



Regolamento CO2 Cars/Van - Posizione comune della filiera automotive italiana

La filiera automotive italiana ha sottoscritto congiuntamente la presente nota con la quale vengono forniti al tavolo tecnico interministeriale tutti gli elementi necessari alla definizione di una posizione nazionale condivisa, in sede di negoziato nelle sedi comunitarie sulla proposta di Regolamento CO2 Cars/Van.

1. Si ritiene appropriato prevedere gli stessi obiettivi di riduzione sia per le autovetture che per i van?

I Veicoli Commerciali Leggeri (VCL) sono un prodotto completamente diverso dalle autovetture. Alcune soluzioni tecnologiche per ridurre le emissioni di CO₂ delle autovetture non sono applicabili ai VCL, inoltre, i minori volumi produttivi non consentono le medesime economie di scala.

Sono da tenere in considerazione anche i tempi di sviluppo e i cicli di produzione più lunghi (fino a 15 anni) che non consentono margini di miglioramento ulteriori per i VCL. Il segmento ha inoltre limitate possibilità rispetto alle autovetture di sviluppare veicoli a propulsioni alternative.

Allo stesso tempo, i VCL svolgono un ruolo chiave nella catena logistica e sono uno strumento essenziale nel lavoro delle PMI.

L'efficienza del trasporto e il costo totale di esercizio sono fattori determinanti nell'acquisto di un veicolo commerciale leggero. Una percentuale di riduzione delle emissioni di CO₂ estremamente sfidante, con la conseguente necessità di introdurre nuove e costose soluzioni tecnologiche, avrebbe impatti molto rilevanti su questi elementi e comporterebbe oneri non sostenibili per il cliente.

Inoltre, l'elettrificazione dei VCL, con relativo aumento della massa del veicolo, rischierebbe di determinare la loro uscita dal campo di applicazione del regolamento, senza apportare il beneficio atteso.

Per i Veicoli Commerciali Leggeri si ritiene dunque conseguibile un obiettivo di riduzione di CO₂ del 13% al 2030, tenuto anche conto che questa riduzione equivale, in valore assoluto di gCO₂/km, alla medesima riduzione delle autovetture.

2. Si concorda con l'introduzione di un target intermedio vincolante al 2025?

Assolutamente NO! Gli obiettivi intermedi sia di riduzione del target e sia di premialità per quote di immatricolazione di veicoli ZEV e ZLEV devono essere eliminati. Rappresentano infatti target:

- ✓ Non necessari al conseguimento degli obiettivi del COP21 al 2030 (-33% rispetto al 2005) già traguardabili con il rinnovo del parco circolante con i nuovi limiti emissivi al 2021 (95 g/km per le auto) come da simulazione allegata¹ e 147 g/km nel 2020 per i veicoli commerciali leggeri;

¹ Vedere tabella n° 1 allegata



- ✓ Industrialmente dispendiosi in quanto, non solo impongono all'industria automobilistica di investire su una tecnologia che ha costi di vendita al pubblico fuori mercato² (che comporterebbe una "svendita" del prodotto per il raggiungimento degli obiettivi), ma non tiene conto degli ingenti investimenti fatti negli ultimi anni per l'infrastrutturazione e la diffusione delle tecnologie alternative che hanno portato il nostro paese ad essere il primo mercato europeo dei veicoli ecofriendly e tra i primi per rete infrastrutturale dei carburanti gassosi³

Si evidenzia inoltre che l'imposizione nel breve periodo di una determinata tecnologia, disperderebbe il know-how e la leadership europea a favore di paesi extraUE come la Cina, paese che non avendo una tradizione industriale automobilistica sta investendo miliardi per crearsene una, fondandola sulla propulsione elettrica perché molto più semplice sia per progettazione che per assemblaggio (uno studio di Alix Partner evidenzia che in media l'assemblaggio del motore a combustione (ICE) assorbe 6,2 ore di manodopera, contro le 3,7 (-40%) del motore elettrico (BEV) e le 9,2 (+48%) dell'ibrido plug-in (PHEV). Anche sugli acclarati ma non dimostrati vantaggi ambientali delle auto elettriche, bisognerebbe fare una valutazione più approfondita, considerate le problematiche ancora sottovalutate legate alle batterie (minerali di produzione, smaltimento, durata) e quelle relative all'infrastrutturazione e alla distribuzione di energia (secondo Green Alliance, un think tank inglese, la ricarica di una sola auto assorbe quanto un appartamento medio in 3 giorni).

- ✓ Estremamente gravosi per l'economia nazionale, considerato che l'imposizione di crescita del mercato delle auto elettriche dovrà essere necessariamente supportata economicamente dagli Stati membri e che da questa incentivazione, saranno ovviamente penalizzati quelli con il debito pubblico più alto e con il reddito pro capite⁴ più basso, come l'Italia. Per raggiungere determinate quote di mercato, sarà necessario, infatti, un notevole dispendio di risorse pubbliche, che tra l'altro si ritengono prive di reali giustificazioni ambientali ritenendo possibile il raggiungimento del target al 2030 con il naturale rinnovo del parco circolante.
- ✓ Tecnicamente non neutrale e sbilanciata verso un'unica tecnologia, rispetto agli obiettivi fissati dalla Direttiva DAFI e dalla Strategia Energetica nazionale. La proposta, infatti, non affronta in maniera tecnologicamente neutrale la diffusione dei carburanti alternativi, in totale disallineamento anche con il piano d'azione per l'implementazione della rete infrastrutturale pubblicato dalla CE lo stesso giorno della proposta di Regolamento.

Con la necessaria premessa che non esiste uno studio d'impatto della Commissione, i punti di seguito elencati riportano una stima degli impatti sulla spesa pubblica effettuata dalle scriventi Associazioni, sulla base di ipotesi di massima derivanti dalla necessità di supportare l'introduzione accelerata di una tecnologia sul mercato

- Ipotizzando che da qui al 2030 il mercato italiano resti stabile intorno ai 1,9/2 milioni di auto vendute l'anno, per raggiungere i target previsti dall'attuale proposta di regolamento (che il parlamento EU rischia di inasprire ulteriormente), bisognerà arrivare ad immatricolare circa 300.000 auto elettriche all'anno nel 2025 (il 15% di 2 milioni) e 600.000 elettriche annue a partire dal 2030
- Per supportare la domanda colmando il GAP di prezzo tra un'auto a carburante tradizionale ed una elettrica, il numero totale di auto elettriche da incentivare nel periodo 2021 - 2030 sarebbe di circa 3,3 milioni.

² Vedere tabella n°2 che indica i dettagli del mercato per costi d'acquisto. Si ricorda che ad oggi nei listini ufficiali delle case automobilistiche, il prezzo minimo per l'acquisto di una auto elettrica parte da circa 32.000€

³ Stazioni CNG nel 2017 in UE 3.351, di cui in Italia 1.178 e in Germania 883. Stazioni LPG nel 2015 in UE 41.767, di cui 7.000 in Germania, 5.420 in Polonia e 3.767 in Italia. (Fonte EAFO)

⁴ Vedere tabelle in allegato 3 e 4 di eurostat su debito pubblico e reddito pro capite dei Paesi UE,



Gli ipotetici costi/ammanchi di gettito per l'erario potrebbero quantificarsi in:

- ✓ **16,5 miliardi di euro per incentivi all'acquisto nel periodo 2021-2030** (5.000€ incentivazione minima da assicurare, vedere tabella n° 5 allegata)
- ✓ **1,3 miliardi di euro/anno di ammanco di accise per la concomitante riduzione del consumo di carburanti** (vedere tabella n° 6 allegata), a cui si deve aggiungere anche l'ammanco dell'IVA
- ✓ **30 milioni di euro dal 2021 al 2030 di ammanco erariale per bolli in esenzione nei primi 5 anni** (vedere tabella n° 7 allegata) della vettura elettrica (ipotizzando che le auto elettriche sostituiranno le altre tecnologie che ad oggi sono soggette al pagamento del bollo)
- ✓ **Costi per la realizzazione di una adeguata rete infrastrutturale di ricarica** (3,3 Milioni di auto elettriche rappresentano circa il 10% del parco circolante, per assicurare un minimo di mobilità nelle sole autostradale italiane (circa 7.000 km) servirebbero circa 20.000 colonnine per la ricarica veloce di cui non meno di 1.800 nelle sole due carreggiate della Milano-Roma) e per l'adeguamento della rete elettrica. La quantizzazione di questi costi non spetta a noi stimarla per quel che riguarda gli investimenti privati, ma bisognerebbe eventualmente tener conto di possibili ribaltamenti in bolletta che graverebbero sui consumatori.

Non si concorda con l'introduzione di un target al 2025, considerando anche che:

- un grande sforzo è ancora necessario in questi anni per raggiungere il target al 2020/2021;
- vi sono incertezze legate al passaggio dal vecchio ciclo di omologazione (NEDC) al nuovo (WLTP);
- i target specifici saranno noti solo nell'ottobre del 2022 per cui la data del 2025 risulterà molto stringente tenendo conto delle tempistiche necessarie ai costruttori per lo sviluppo di adeguate alternative tecnologiche nel rispetto del principio costi-benefici;
- l'introduzione sul mercato delle tecnologie alternative dipende da molti fattori, non tutti imputabili ai costruttori. Nel 2017 sono stati venduti BEV+PHEV per circa l'1,4% delle autovetture immatricolate in EU.

Come esempio, per quanto riguarda le autovetture vendute in EU, il consuntivo 2016 è risultato pari a 118,1 g/km, tenendo conto del passaggio dall'attuale ciclo NEDC al nuovo ciclo WLTP, che di fatto si sta rivelando un ulteriore inasprimento della normativa di circa il 5%, e le criticità legate alla crescente riduzione della quota dei motori diesel, ne consegue che i costruttori per raggiungere gli obiettivi al 2020 dovranno migliorare le emissioni di CO2 della loro flotta di oltre il 25% in soli 3 anni.

Risulta così evidente come un nuovo obiettivo al 2025 richiederà l'introduzione di elevate quote di veicoli elettrificati ricaricabili (Es. 15% BEV o 30% PHEV) e che non tutti gli Stati Membri potrebbero assicurare condizioni sufficienti in termini di infrastrutture, welfare, e accettabilità all'acquisto di veicoli a basse/zero emissioni da parte dei consumatori, tali da consentire ai costruttori di raggiungere il proprio target specifico.

Si propone quindi di non prendere in considerazione l'introduzione di un target prima del 2030.

Obiettivo 2030: L'"*Impact Assessment*" della Commissione afferma che il target 2030 sarà raggiungibile sfruttando una penetrazione di mercato di veicoli elettrificati ricaricabili (BEV 3,2% + PHEV 17,3%) e FCEV (1%) per un totale di circa il 20-21% oltre lo sfruttamento ancora importante del residuo potenziale dovuto alle tecnologie tradizionali.



La Valutazione di Impatto tratta poi nello stesso modo i veicoli commerciali leggeri e le autovetture: ciò rappresenta una criticità ed un errore di valutazione nell'ambito dell'impatto che si avrebbe sui veicoli commerciali leggeri.

La riduzione delle emissioni sui veicoli commerciali leggeri è legata all'implementazione di determinate tecnologie sui veicoli, che incidono sul loro costo totale di esercizio e che impatteranno sulla loro capacità di carico. Ad esempio, c'è il rischio che l'elettrificazione dei VCL, aumentando della massa del veicolo, determini la loro uscita dal campo di applicazione del regolamento, quindi senza apportare il beneficio dovuto alla elettrificazione.

Inoltre, per una equa valutazione dell'obiettivo dovrebbero essere considerate anche le diverse strutture economiche degli Stati Membri e i relativi impatti sociali.

È evidente, considerando anche quanto detto precedentemente, che una ulteriore riduzione delle emissioni medie potrà essere raggiunta agendo prevalentemente sulla quota di veicoli elettrificati. Saranno quindi necessari ben più veicoli elettrificati di quelli considerati nella valutazione di impatto proposto dalla Commissione e stimabili nel 30% nel caso di soli BEV o oltre il 60% nel caso di soli PHEV. Questo rappresenta un evidente sconvolgimento dell'industria dell'auto europea.

Si propone quindi la definizione di obiettivi sia ambiziosi ma anche più realistici e sostenibili come un obiettivo del -20% per le autovetture e significativamente più contenuto per i Veicoli Commerciali Leggeri di -13%, che equivale allo stesso livello di riduzione delle autovetture in valore assoluto.

3. Ci sono ulteriori osservazioni relative ad altri elementi della proposta di Regolamento?

SI. La proposta andrebbe modificata perché non tiene conto della dimensione rinnovabile dei carburanti effettivamente utilizzata dai veicoli circolanti. L'attuale schema legislativo comunitario proposto sulla CO₂ delle auto e i veicoli commerciali è fortemente distorto poiché impone di misurare esclusivamente le emissioni allo scarico delle auto, prescindendo dall'efficienza delle tecnologie di produzione/smaltimento dei veicoli stessi e dalla tipologia dei combustibili utilizzati. Ciò è essenziale per la CO₂ perché l'obiettivo è una riduzione globale e non locale. L'approccio corretto, per la riduzione di emissioni di gas ad effetto climaterante dovrebbe essere basato su una analisi di tutta la filiera, dalla estrazione delle materie prime fino all'emissione allo scarico del veicolo (Well to Wheel).

Ancora meglio sarebbe un approccio basato sul concetto di LCA - Life Cycle Assessment risulta infatti, che la DG CLIMA della Commissione CE abbia recentemente lanciato un bando per uno studio "*LCA - Life Cycle Assessment*", che copre tutti i tipi di powertrain (motori a combustione interna e motori elettrici) e carburanti / biocarburanti, compresi i veicoli elettrici a batteria, riferito al periodo dal 2020 al 2050 (<https://etendering.ted.europa.eu/cft/cft-display.html?cftId=3150>). Ciò confermerebbe l'intenzione di passare finalmente, da una visione parziale (tank to wheel), ad un approccio globale del problema, considerando tutto il ciclo di vita, sia del veicolo che del carburante, compresa la produzione dell'energia elettrica. Va da sé che, stante l'attuale situazione di incertezza, non avrebbe molto senso l'introduzione di un target intermedio e vincolante al 2025, se poi, nel frattempo si decidesse di cambiare lo stesso Regolamento, introducendo l'approccio LCA sopra auspicato, attualmente allo studio.

Riteniamo pertanto indispensabile modificare l'attuale schema rendendolo meno distorto. Il settore propone di integrare l'attuale normativa con un conteggio che tenga in considerazione anche della componente bio del combustibile utilizzato con il risparmio di CO₂ sia a livello di produzione che di utilizzo (altrimenti peserebbe nello stesso modo l'utilizzo di metano o di biometano, di gasolio o di gasolio con alte % di bio)



In tal modo nel calcolo delle emissioni medie dei veicoli immatricolati da un determinato costruttore potrebbero essere computati, oltre ai livelli di emissione corrispondenti ai veicoli a GPL e metano venduti, anche quelli derivanti dalle quote di utilizzo dei biocarburanti, del biometano e del bio GPL presenti nei Paesi ove i veicoli vengono immatricolati.

In particolare in Italia le alimentazioni a gas, sia in configurazione di Gas Naturale Compresso (GNC), Gas Naturale Liquefatto (GNL) e GPL rappresentano una realtà definitivamente affermata con oltre tre milioni di veicoli circolanti e con una infrastruttura di rifornimento esistente pienamente compatibile con l'attuale e il futuro parco circolante. A tal proposito, già oggi, prendendo la media delle emissioni di CO₂ della maggior parte delle nuove auto a metano, senza l'apporto del biometano, risulta un valore di poco inferiore a 95 gCO₂/km. Per il Biometano in particolare con il decreto Interministeriale pubblicato il 19/03/2018, a seguito di un iter di 5 anni e dell'approvazione definitiva dei target da parte della Commissione Europea, è già previsto uno sviluppo produttivo in pochi anni di 1 - 2 miliardi di m³/anno (attualmente il consumo per autotrazione è di 1 mld/mc e l'attuale circolante potrebbe muoversi con la sola produzione bio!) con prospettive di arrivare al 2030 ad una produzione di almeno 8 miliardi di m³/anno. Il tutto grazie ad una tecnologia presente e consolidata, di cui l'Italia è capofila ma nella quale stanno investendo tutti i maggiori costruttori europei (es. Volkswagen, FCA, AUDI e SEAT).

Anche nel campo delle bioraffinerie l'Italia è all'avanguardia con una capacità produttiva già ora installata di 1 milione di tonnellate/anno.

Sono realtà industriali italiane che andrebbero preservate già solo per la loro valenza sull'economia del Paese ma, a maggior ragione, considerando che i biocarburanti avanzati presentano spesso emissioni di CO₂ prossime allo zero e talvolta addirittura negative.

Richiediamo quindi con forza che nella posizione negoziale italiana si tenga in debito conto delle considerazioni su riportate.



Allegato

1. Lo scenario sui trasporti in compliance con gli obiettivi COP21 sulla CO2 al 2030

Il target sulla CO2 nei trasporti per l'Italia, stabilito con l'Effort Sharing comunitario, è pari ad una riduzione di almeno il 33% delle emissioni registrate nel 2005, da raggiungere nel 2030.

Per quanto riguarda le emissioni di CO2 nel 2005, dato un parco circolante costituito sostanzialmente da veicoli da Euro 0 a Euro 3 (35 milioni di autovetture), si può considerare conservativamente un'emissione media di CO2 di 167 g/km.

Nel 2015, in un parco circolante costituito da circa 37 milioni di autoveicoli, i veicoli da Euro 0 ad Euro 3 in circolazione erano ancora circa 16,7 milioni (dati ACI ed UNRAE), ovvero il 45% del parco, e rappresentano pertanto il principale target di sostituzione per conseguire gli obiettivi ambientali al 2030.

Per quanto attiene allo scenario futuro (tenendo conto delle specificità dell'Italia):

- per i veicoli immatricolati dal 2016 e fino al 2020 le emissioni medie di CO2 sono pari a 107 g/km;
- per i veicoli immatricolati post 2020, tale valore medio scenderà a 93 g/km,.

Ipotizzando che senza alcun apporto di incentivi, il numero di nuove immatricolazioni, in sostituzione del parco circolante esistente, rimanga quello attuale (circa 2 milioni di vetture all'anno), e che ragionevolmente le auto che verranno sostituite saranno inizialmente le più "vecchie" (Euro 0 - Euro 3), al 2030 il parco risulterebbe così costituito:

- circa 20 milioni di autoveicoli Euro 6d (56%) con un livello medio di emissione di CO2 di circa 93 g/km (immatricolati nel periodo 2021 - 2030).
- circa 7 milioni di autoveicoli Euro 6 (30%) con un livello medio di emissione di CO2 di circa 107 g/km (immatricolati nel periodo 2016-2020);
- circa 8 milioni (11%) di veicoli (Euro 4 ed Euro 5) con emissioni medie intorno a 130 g/km.

Quindi nel 2030, la media globale del parco sarà di **103,5 g/km** con una riduzione rispetto al 2005 del 37%, ampiamente al di sopra dei target previsti anche tenendo conto di eventuali marginali aggiustamenti da apportare allo scenario ipotizzato.

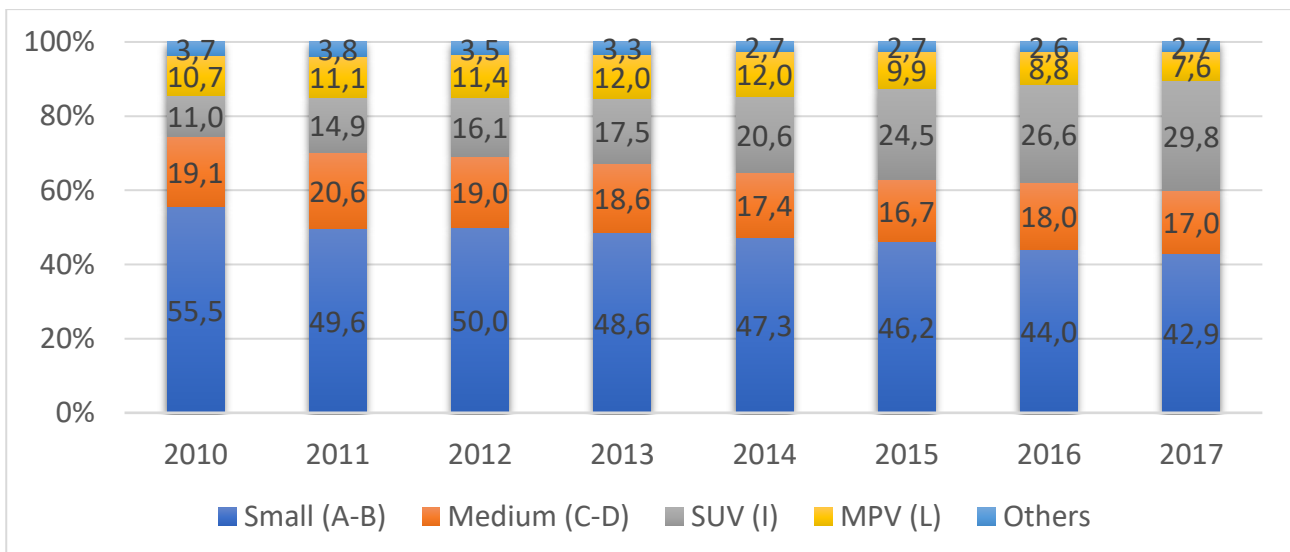
Attuando politiche incentivanti di rinnovo del parco circolante, che accelerino la sostituzione delle auto Euro 0 - Euro 3, il risultato descritto si conseguirebbe in tempi più brevi. Al contrario dirigere interventi solo verso quelle tecnologie ad oggi ancora immature ed eccessivamente costose, rallenterebbe la sostituzione del parco auto più vecchio con effetti sfavorevoli sia sul livello di riduzione della CO2 e sia sui tempi entro i quali raggiungere il target previsto (Un dettaglio maggiore è mostrato nella tabella che segue)

Tabella n° 1: DETTAGLIO PARCO AUTO POST-2020 E STIMA EMISSIONI CO2

Anni di anzianità	Anno 2005		Anno 2015		Anno 2030	
	Ripartizione Parco Circolante (%)	Stima emissioni CO2 (g/km)	Ripartizione Parco Circolante (%)	Stima emissioni CO2 (g/km)	Ripartizione Parco Circolante (%)	Stima emissioni CO2 (g/km)
0-5	34,5	153,5	20,0	122,2	28,6	89,3
6-10	31,0	170,8	28,3	142,2	26,9	93,0
11-15	18,3	177,5	24,2	153,2	21,7	107,1
> 15	16,2	175,9	27,5	175,6	22,8	130,4
Totale	100,0	166,9	100,0	150,0	100,0	103,5
Parco circolante autovetture (unità)	34.667.485		37.351.233		35.140.971	
Percorrenza media (km)	12.000		11.200		12.000	
Parco autovetture x Percorrenza media (unità x km / 10 ⁹)	416		418		422	
Stima emissioni medie CO2 (g/km)	166,9		150,0		103,5	
Stima Totale emissioni (kt)	69.426		62.757		43.651	
Dato Ispra (kt)	69.420		63.523		-	
					-37,1%	Riduzione emissioni medie rispetto 2005

Elaborazione ANFIA su dati EEA-ACI

Tabella n° 2 Dettagli mercato Autovetture per segmenti



2017: Autovetture con prezzo detax > 60.000€ **0,8%**
da 30.000 a 60.000€ **10,2%**

Tabella n° 3: DEBITO PUBBLICO E DEBITO PROCAPITE NEI PAESI UE

General government gross debt
Million euro

geo\time	milioni di euro nel 2016	Popolazione al 31.12.2016	debito procapite in euro
EU (28 countries)	12.402.058	511.522.671	24245
Euro area (19 countries)	9.592.515	340.720.409	28154
Italy	2.218.471	60.589.445	36615
France	2.150.950	66.989.083	32109
Germany	2.140.009	82.521.653	25933
United Kingdom	2.022.229	65.808.573	30729
Spain	1.107.205	46.528.024	23797
Belgium	447.216	11.351.727	39396
Netherlands	434.205	17.081.507	25420
Greece	315.036	10.768.193	29256
Austria	295.245	8.772.865	33654
Portugal	240.958	10.309.573	23372
Poland	228.167	37.972.964	6009
Ireland	200.592	4.784.383	41926
Sweden	194.574	9.995.153	19467
Finland	135.991	5.503.297	24711
Denmark	104.716	5.748.769	18215
Hungary	84.448	9.797.561	8619
Czech Republic	64.945	10.578.820	6139
Romania	63.076	19.644.350	3211
Slovakia	42.053	5.435.343	7737
Croatia	38.239	4.154.213	9205
Slovenia	31.730	2.065.895	15359
Cyprus	19.418	854.802	22716
Lithuania	15.514	2.847.904	5447
Bulgaria	13.970	7.101.859	1967
Luxembourg	11.025	590.667	18665
Latvia	10.092	1.950.116	5175
Malta	5.728	460.297	12444
Estonia	1.987	1.315.635	1510

Source of Data: EUROSTAT
Last update:
Date of extraction: 04/04/2018

Tabella n° 4: REDDITO PROCAPITE NEI PAESI UE

GDP per capita in PPS	
Index (EU28 = 100)	2016
EU (28 countries)	100
Euro area (19 countries)	106
Luxembourg	258
Ireland	183
Netherlands	128
Austria	128
Denmark	124
Germany	123
Sweden	123
Belgium	118
Finland	109
United Kingdom	107
France	104
Italy	97
Malta	96
Spain	92
Czech Republic	88
Cyprus	83
Slovenia	83
Portugal	77
Slovakia	77
Estonia	75
Lithuania	75
Greece	68
Poland	68
Hungary	67
Latvia	65
Croatia	60
Romania	58
Bulgaria	49
Switzerland	161
Norway	148
Iceland	128
United States	145
Japan	107

Fonte: EUROSTAT
Data di estrazione dei dati 04/04/2018



Tabella n° 5: SIMULAZIONE COSTI INCENTIVAZIONE PER ACQUISTO AUTO BEV DAL 2021 AL 2030

Anni	Volumi di mercato	Auto elettriche	Quota sul totale mercato	Crescita annuale volumi BEV
2018	1.900.000	5.000	0,3	
2019	1.900.000	25.000	1,3	400
2020	1.900.000	50.000	2,6	100
2021	1.900.000	100.000	5,3	100
2022	1.900.000	150.000	7,9	50
2023	1.900.000	200.000	10,5	33
2024	1.900.000	250.000	13,2	25
2025	2.000.000	300.000	15,0	20
2026	2.000.000	350.000	17,5	17
2027	2.000.000	400.000	20,0	14
2028	2.000.000	450.000	22,5	13
2029	2.000.000	500.000	25,0	11
2030	2.000.000	600.000	30,0	20
totale auto BEV dal 2021 al 2030		3.300.000		
Incentivi all'acquisto		€ 5.000 x		
Tot. incentivazione dal 2021 al 2030		€ 16.500.000.000		

TABELLA N° 6 SIMULAZIONE AMMANCO ACCISE SU CARBURANTI TRADIZIONALI 2021-2030

	Parco ACI al 31.12.2017	Consumi in tonn	Consumi in litri	accise media su prezzo annuale medio	entrate da accise su consumi di benzina e diesel
Parco circolante auto a benzina + ibrido bz	18.370.000	7.148.000	9.562.541.806	0,728	6.961.530.435
Parco circolante auto diesel + ibrido ds	16.900.000	9.460.000	11.363.363.363	0,617	7.011.195.195
Totale	35.270.000			Totale	13.972.725.630
media annua accise per auto (€)					396
auto elettriche in sostituzione di auto a combustibile tradizionale					
auto elettriche 2021-2025			1.000.000 *396 euro		396.000.000
auto elettriche 2026-2030			2.300.000 *396 euro		910.800.000
riduzione delle entrate da accise sui carburanti					1.306.800.000

Tabella n° 7: SIMULAZIONE PERDITA TASSA DI POSSESSO PER ACQUISTO AUTO BEV 2021-2030

Esenzione bollo auto per primi 5 anni	costo kW	anni											
		2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
volumi venduti	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	25.000	50.000	100.000	150.000	200.000	250000	300000	350000
		25.000	25.000	25.000	25.000	50.000	100.000	150.000	200.000	250000	300000	350000	400000
			50.000	50.000	50.000	100.000	150.000	200.000	250000	300000	350000	400000	450000
				100.000	100.000	150.000	200.000	250000	300000	350000	400000	450000	500000
					150.000	200.000	250000	300000	350000	400000	450000	500000	600000
totale auto esentate fino al 2025	5.000	30.000	80.000	180.000	330.000	525.000	750.000	1.000.000	1.250.000	1.500.000	1.750.000	2.000.000	2.300.000
fino a 50 kW (ipotesi minima)	2,58	12.900	77.400	206.400	464.400	851.400	1.354.500	1.935.000	2.580.000	3.225.000	3.870.000	4.515.000	5.160.000
esenzione bollo 2021-2025	€	7.185.300											
esenzione bollo 2021-2030	€	29.889.300											

Calcoli effettuati sulla base dei volumi di vendita di auto BEV simulati nella tabella n° 5

Roma - 6 aprile 2018