

## **Nota stampa**

*7 giugno 2024*

### **NEL 2030 MENO BENZINA E GASOLIO E IL GETTITO ACCISE SI RIDUCE DI 3,8 MILIARDI DI EURO PER COMPENSARLO IL COSTO DELLE RICARICHE ELETTRICHE POTREBBE QUADRUPPLICARSI**

Un'analisi svolta dal Centro Studi UNEM per valutare la domanda di energia al 2030, vede una riduzione sostanziale di carburanti liquidi impiegati nella mobilità, stimata in circa 5 milioni di tonnellate rispetto ad oggi, quale saldo tra la contrazione dei prodotti fossili e lo sviluppo di quelli rinnovabili, e una crescente domanda di energia elettrica trascinata da oltre 4 milioni di auto elettriche pure (BEV) in analogia con le tendenze previste dall'ultimo PNIEC.

Se tali tendenze dovessero essere confermate, si avrebbe di conseguenza una riduzione del gettito fiscale derivante dalle sole accise sui carburanti che, sempre al 2030, si può stimare, pur continuando a tassare i carburanti liquidi rinnovabili quanto i fossili, in circa 3,8 miliardi di euro. Un valore che potrebbe superare i 9 miliardi di euro al 2040.

Restando al 2030, per compensare tali minori entrate, a meno di aumentare le accise su benzina e gasolio, già tra le più alte di Europa, l'altra via estrema sarebbe quella di rivedere l'attuale tassazione sulle ricariche destinate alle auto elettriche, con effetti rilevanti sulle tasche dei consumatori.

Infatti, se oggi per fare 100 km con un'auto elettrica (BEV) si spende mediamente tra i 5 e i 6,5 euro, al 2030 questa spesa potrebbe quadruplicare considerato che il calo delle entrate fiscali si dovrebbe riproporzionare su circa 4,1 GWh di consumi elettrici legati al trasporto, con un aggravio stimato in circa 0,92 euro/kWh che, sommati ai 0,35 euro/kWh medi attuali, porterebbe il costo di una ricarica a 1,27 euro/kWh.

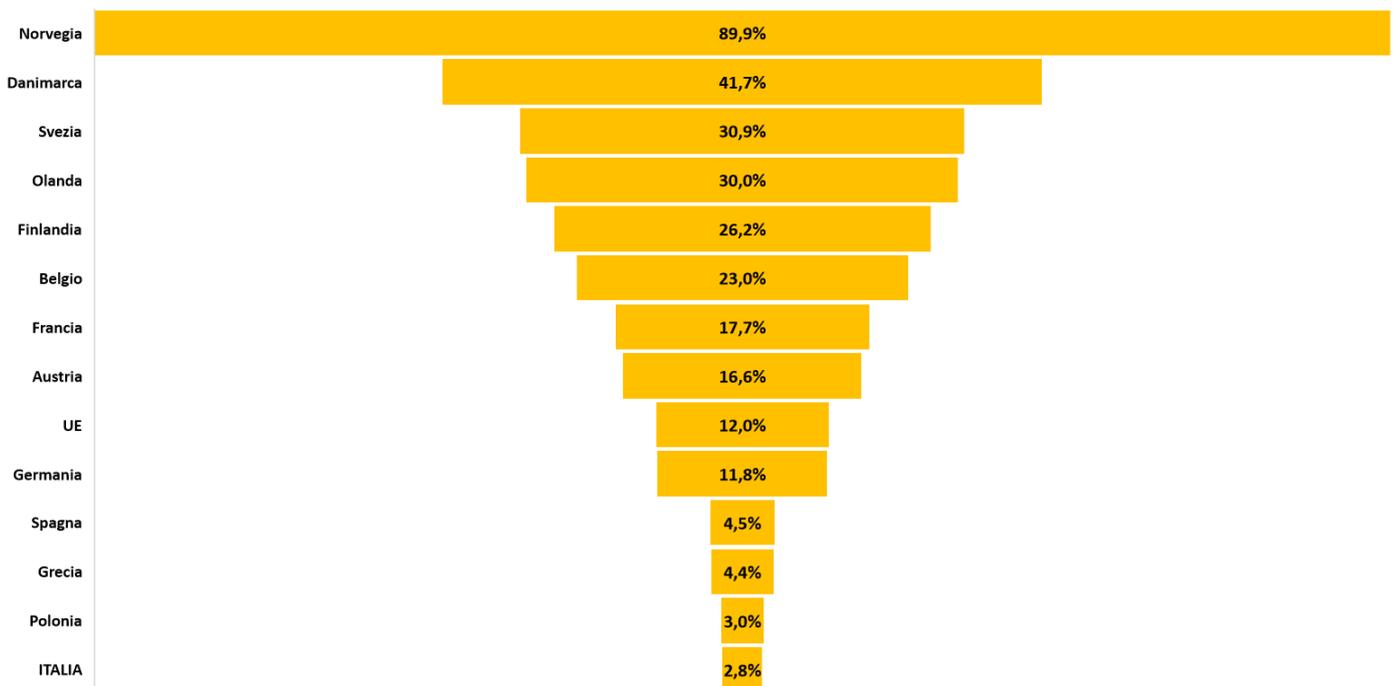
Considerando che una BEV, a seconda del modello, per fare 100 km consuma mediamente tra i 15 e i 19 kWh, per compensare il minor gettito fiscale la spesa per l'utente finale sarebbe infatti compresa tra un minimo di 19 euro e un massimo di oltre 24 euro, appunto quattro volte il costo attuale e il doppio rispetto a quello sostenuto oggi con un'auto ibrida a benzina

Un problema noto di cui ha parlato recentemente anche il Ministro Giorgetti, che questa analisi può aiutare ad inquadrare da un punto di vista economico/finanziario per trovare soluzioni eque che non penalizzino troppo i consumatori.

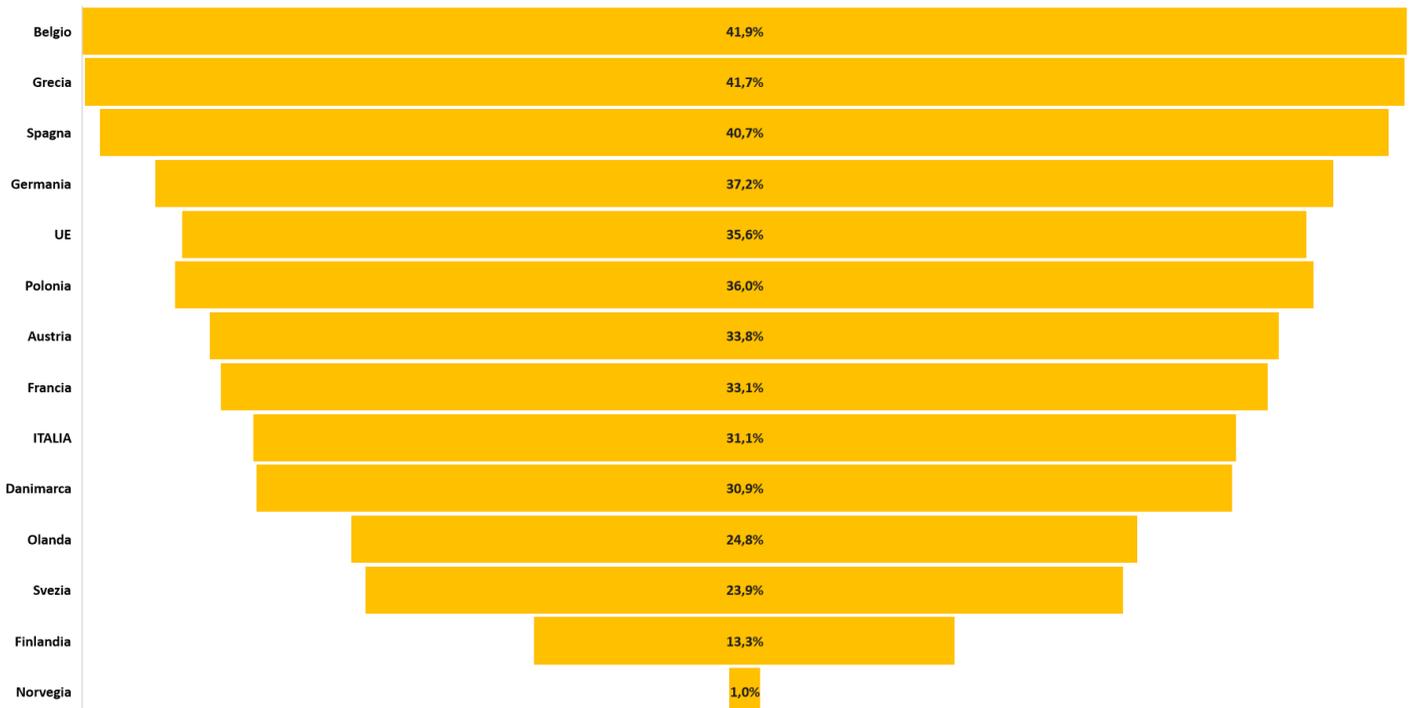
Del resto, se l'Italia è tra i Paesi dove la penetrazione elettrica appare più lenta rispetto al resto d'Europa, è anche quella dove il gettito fiscale garantito dalla mobilità è sicuramente tra i più significativi.

Dai grafici che seguono, riferiti al primo quadrimestre 2024, si può notare come, a parte il caso della Norvegia in cui la sostituzione del parco autovetture con le BEV è praticamente completa, ci sono profonde differenze a livello europeo. In Nord Europa, ad esempio, si è molto avanti, per quanto ancora lontani dal 50%, mentre nei paesi dell'Europa centrale la scelta elettrica stenta ad affermarsi e anzi nel 2024 ha evidenziato una forte flessione soprattutto in Germania dove invece sono aumentate le immatricolazioni di auto a benzina (+7,5%) e anche a gasolio (+9,5%).

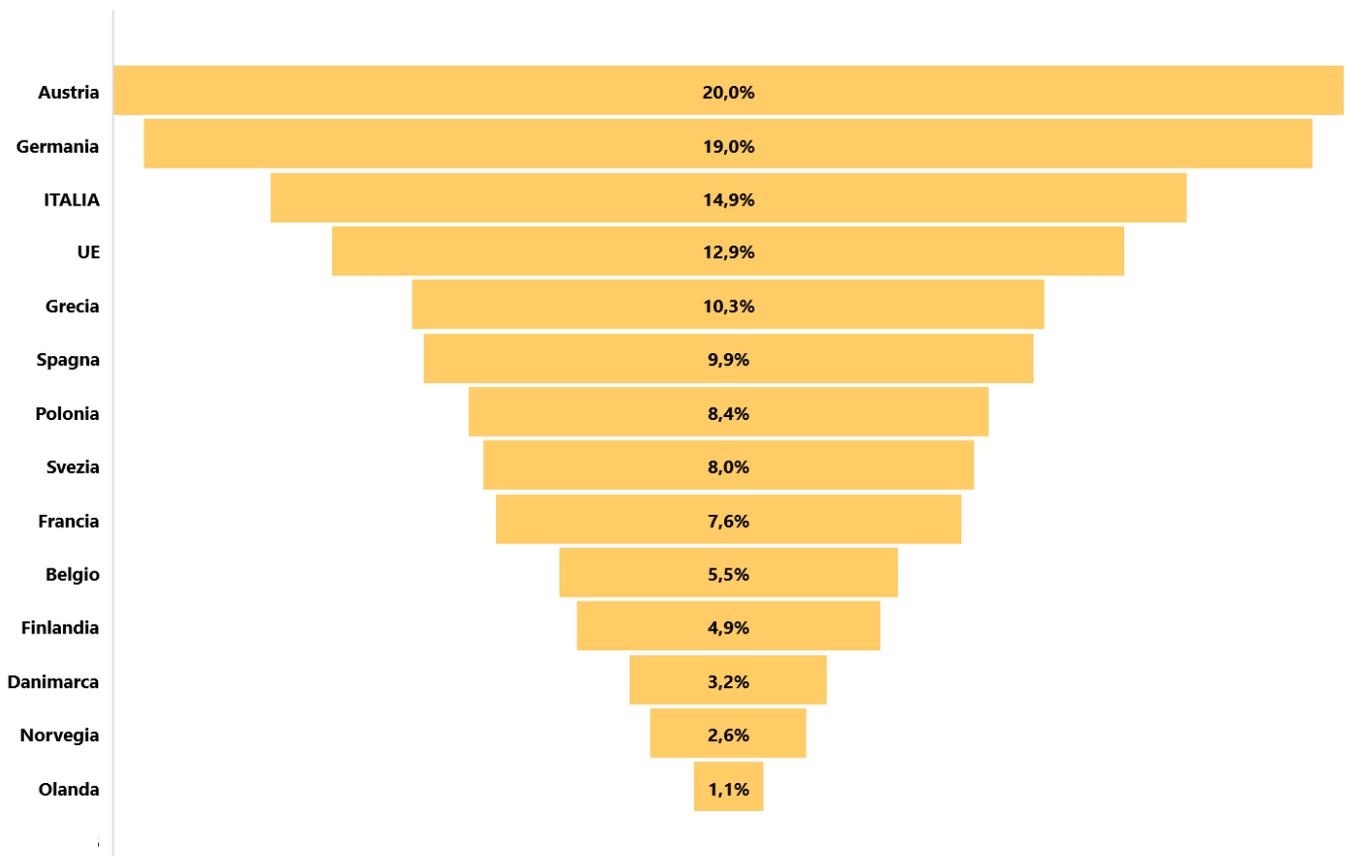
Quota immatricolato BEV su totale immatricolato (gen- Apr 2024)



**Quota immatricolato BENZINA su totale immatricolato (gen- apr 2024)**



**Quota immatricolato GASOLIO su totale immatricolato (gen- apr 2024)**



Fonte: elaborazioni Unem su dati ACEA