



INCENTIVI AUTO ELETTRICHE 2025: CONTRIBUTI E MECCANISMI DI ACCESSO PER PRIVATI E IMPRESE

Pubblicato il 16 Settembre 2025 di Sabatino Pizzano



Il nuovo sistema di **incentivi auto elettriche** delineato dal decreto del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica dell'8 agosto 2025, pubblicato in Gazzetta Ufficiale n. 208 dell'8 settembre, rappresenta un'articolata misura di sostegno alla transizione ecologica nel settore automotive. Con una dotazione finanziaria di 597,32 milioni di euro derivanti dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza - risorse inizialmente destinate alle infrastrutture di ricarica e successivamente rimodulate - l'intervento mira al rinnovamento del parco veicolare attraverso un approccio selettivo territorialmente e socialmente orientato. L'architettura normativa del provvedimento presenta elementi di significativo interesse per gli operatori del settore. Si tratta di un meccanismo che, rispetto alle precedenti edizioni dell'ecobonus, introduce vincoli territoriali più stringenti e una modulazione degli importi basata sulla capacità economica dei beneficiari. Le dichiarazioni del ministro Gilberto Pichetto Fratin evidenziano l'intenzione di "accelerare la transizione nel settore della mobilità privata e commerciale, supportando concretamente cittadini e piccole imprese nei contesti urbani dove l'inquinamento rappresenta un problema più pressante".

□ Cosa sapere in un minuto

- **Dotazione:** 597 milioni di euro dal PNRR per incentivi all'acquisto di auto e veicoli commerciali 100% elettrici fino al 30/6/2026.
- **Chi può accedere:**
 - **Persone fisiche** residenti nelle aree urbane funzionali (FUA) con ISEE fino a 40.000 €.
 - **Microimprese** (<10 dipendenti, <2 mln € fatt./bilancio, regime de minimis).
- **Importo incentivo:**
 - fino a 11.000 € (ISEE ≤ 30.000 €), 9.000 € (ISEE 30.001-40.000 €) per privati – 1 solo contributo per nucleo.
 - Microimprese: 30% del prezzo veicolo commerciale (N1/N2) fino a 20.000 €.
- **Veicoli ammessi:** Solo BEV (full electric) fino a 35.000 € + IVA per auto private; nessun limite di prezzo per veicoli commerciali (solo tetti percentuali e massimali).
- **Rottamazione obbligatoria:** Da rottamare un veicolo intestato da almeno 6 mesi (stessa categoria e classe ≤ Euro 5).
- **Procedura:** Domanda e registrazione su piattaforma Sogei, voucher e sconto subito in fattura dal venditore registrato.
- **Incentivo non cumulabile** con altri aiuti nazionali/europei per lo stesso veicolo.
- **Scadenza:** Contratti entro il 30/06/2026 o esaurimento fondi.

Base normativa e fonti di finanziamento

Il decreto trova la propria collocazione sistematica nell'ambito della Missione 2, Componente 2, Investimento 4.5 del PNRR, dedicata specificatamente alla transizione ecologica nel settore dei trasporti. La scelta di utilizzare fondi precedentemente stanziati per le colonnine di ricarica - ma rimasti inutilizzati a causa delle difficoltà implementative del programma infrastrutturale - rappresenta una riallocazione di risorse che testimonia la capacità del Governo di adattare gli strumenti attuativi alle dinamiche del mercato.

Secondo quanto previsto dall'articolo 1 del decreto, le risorse potranno essere integrate "con risorse provenienti da ulteriori misure PNRR del MASE eventualmente riprogrammate, senza necessità di aggiornamento del decreto stesso". Questa clausola di flessibilità consente potenziali rifinanziamenti della misura qualora l'adesione dovesse superare le aspettative. Le stime preliminari del Ministero indicano la possibilità di sostituire circa 39.000 veicoli termici, un obiettivo che appare realistico considerando la dotazione finanziaria disponibile.

Soggetti beneficiari: requisiti soggettivi e territoriali

Persone fisiche: vincoli reddituali e territoriali

L'accesso agli incentivi per le persone fisiche è subordinato al rispetto di una duplice condizione: il requisito territoriale della residenza nelle cosiddette "aree urbane funzionali" (FUA - Functional Urban Areas) e la soglia reddituale rappresentata dall'ISEE del nucleo familiare. Le FUA, secondo la definizione ISTAT recepita dal decreto, comprendono i centri urbani con popolazione superiore ai 50.000 abitanti e le relative aree di pendolarismo, per un totale di 83 aggregazioni territoriali che coinvolgono 1.892 comuni e circa 33 milioni di cittadini (il 55,8% della popolazione nazionale).

La modulazione dell'incentivo segue una logica redistributiva: 11.000 euro per nuclei familiari con ISEE fino a 30.000 euro, 9.000 euro per quelli con ISEE compreso tra 30.001 e 40.000 euro. È significativo notare che ciascun nucleo familiare può beneficiare di un solo contributo, limitazione che esclude acquisti multipli da parte dei componenti dello stesso nucleo - aspetto che la giurisprudenza amministrativa ha talvolta affrontato in relazione a situazioni di convivenza more uxorio o separazioni legali non ancora definitive.

Microimprese: disciplina specifica e regime "de minimis"

Per le microimprese - definite secondo i parametri dell'articolo 2, punto 9, del Regolamento UE 2023/955 (meno di 10 dipendenti, fatturato o bilancio annuo non superiore a 2 milioni di euro) - l'incentivo può coprire fino al 30% del prezzo di acquisto dei veicoli commerciali elettrici delle categorie N1 e N2, con un tetto massimo di 20.000 euro per veicolo.

È fondamentale osservare che l'agevolazione per le microimprese opera nel rispetto della normativa europea sugli aiuti di Stato, in particolare del Regolamento "de minimis". Ciò comporta la necessità di verificare l'importo complessivo degli aiuti ricevuti nei 36 mesi precedenti la richiesta, con il limite complessivo di 200.000 euro per il triennio di riferimento. Nell'esperienza applicativa, questo aspetto genera spesso problematiche di calcolo e monitoraggio, particolarmente per le imprese che beneficiano di diverse tipologie di sostegni pubblici.

Veicoli ammissibili: caratteristiche tecniche e limiti economici

Categoria M1: autovetture per uso privato

Gli incentivi si applicano esclusivamente a veicoli completamente elettrici (BEV - Battery Electric Vehicles), escludendo quindi le vetture ibride plug-in che avevano invece beneficiato delle precedenti misure. Per le persone fisiche, sono ammissibili le autovetture di categoria M1 con prezzo di listino ufficiale non superiore a 35.000 euro (IVA e optional esclusi), corrispondenti a circa 42.700 euro IVA inclusa.

Secondo l'analisi di Quattroruote, al momento dell'entrata in vigore del decreto risultano 86 modelli di 40 marche differenti compatibili con questo vincolo di prezzo, per un totale di 272 versioni considerando le diverse motorizzazioni e allestimenti. È interessante notare come il decreto introduca la possibilità - non ancora operativa - di definire un "elenco dei veicoli oggetto di incentivazione" basato sul cosiddetto "eco-score", un criterio di punteggio ambientale che valuta l'impronta di carbonio del veicolo per l'intero ciclo di vita.

Categoria N1 e N2: veicoli commerciali per microimprese

Le microimprese possono accedere ai contributi per l'acquisto di veicoli commerciali delle categorie N1 (fino a 3,5 tonnellate) e N2 (tra 3,5 e 12 tonnellate). Anche in questo caso, l'alimentazione deve essere esclusivamente elettrica. Il decreto non stabilisce limiti di prezzo specifici per i veicoli commerciali, affidandosi al meccanismo del tetto percentuale (30% del prezzo) e del massimale assoluto (20.000 euro) per contenere l'impatto economico della misura.

Meccanismo della rottamazione obbligatoria

Requisiti del veicolo da rottamare

La disciplina prevede l'obbligo di rottamazione di un veicolo della medesima categoria (M1 per le autovetture private, N1 o N2 per i veicoli commerciali) omologato in classe ambientale fino a Euro 5. Il veicolo destinato alla demolizione deve essere intestato al beneficiario del contributo da almeno sei mesi al momento della prenotazione del bonus. Per le persone fisiche, è ammessa l'intestazione a un familiare convivente, purché regolarmente documentata.

Questa disposizione ha generato, nella prassi applicativa di precedenti misure analoghe, alcune criticità interpretative. Si consideri, ad esempio, il caso di veicoli intestati a società di leasing o di situazioni di comproprietà. Il decreto non disciplina espressamente tali fattispecie, lasciando presumere che l'applicazione seguirà i principi generali del diritto civile in materia di proprietà dei beni mobili registrati.

Procedura di rottamazione e vincoli temporali

La rottamazione deve essere completata contestualmente all'acquisto del nuovo veicolo elettrico. Il decreto stabilisce che la proprietà del veicolo acquistato deve essere mantenuta per almeno 24 mesi, termine che decorre dalla data di immatricolazione. Questo vincolo, già presente nelle precedenti edizioni dell'ecobonus, è finalizzato ad evitare operazioni speculative e a garantire che l'incentivo produca effettivamente un rinnovamento del parco circolante.

Procedura di accesso: piattaforma informatica e modalità operative

Registrazione e prenotazione attraverso il sistema Sogei

La gestione delle domande avviene attraverso la piattaforma informatica sviluppata da Sogei (Società Generale di Informatica), controllata dal Ministero dell'Economia e delle Finanze. Il sistema, già utilizzato per precedenti edizioni dell'ecobonus, presenta una struttura articolata che prevede la registrazione separata di beneficiari e venditori autorizzati.

La procedura si articola in fasi successive: registrazione preliminare del soggetto richiedente con caricamento delle autocertificazioni e della documentazione ISEE (per le persone fisiche) o delle attestazioni relative ai requisiti di microimpresa e al rispetto del regime "de minimis"; generazione del voucher con prenotazione delle risorse; validazione presso un venditore autorizzato entro il termine perentorio di 30 giorni; finalizzazione dell'acquisto con erogazione dello sconto direttamente in fattura.

Autocertificazioni e documentazione richiesta

Per le persone fisiche, la registrazione richiede l'attestazione ISEE in corso di validità, la dichiarazione di residenza in area urbana

funzionale e l'indicazione della targa del veicolo da rottamare. Le microimprese devono invece fornire una più articolata documentazione: iscrizione attiva al Registro delle Imprese; dichiarazione di non essere sottoposte a procedure concorsuali; attestazione dei requisiti dimensionali (meno di 10 dipendenti, fatturato/bilancio non superiore a 2 milioni); regolarità contributiva e fiscale; quantificazione degli aiuti "de minimis" ricevuti nel triennio precedente.

Nell'esperienza applicativa di precedenti misure, la fase di verifica delle autocertificazioni ha spesso rappresentato un collo di bottiglia procedurale, con tempi di istruttoria che hanno talvolta superato le aspettative degli operatori.

Limiti e esclusioni: aspetti critici della disciplina

Principio di non cumulabilità

Il decreto stabilisce espressamente che gli incentivi "non sono cumulabili con altri incentivi nazionali ed europei o altre forme di sostegno comunque denominate, qualificabili come aiuti di Stato, destinati all'acquisto dei medesimi veicoli". Questa clausola esclude la possibilità di sommare i contributi statali con eventuali incentivi regionali o locali, limitando le opportunità di ottimizzazione economica dell'operazione.

La formulazione normativa appare sufficientemente ampia da includere anche forme di agevolazione non direttamente qualificabili come "incentivi", quali ad esempio sconti commerciali praticati dalle case automobilistiche in collaborazione con enti pubblici locali. Tale interpretazione estensiva, tuttavia, necessiterebbe di chiarimenti applicativi da parte dell'amministrazione competente.

Vincoli territoriali e questioni di costituzionalità

La limitazione dell'accesso ai residenti nelle aree urbane funzionali ha suscitato critiche da parte di associazioni di consumatori, in particolare del Codacons, che ha denunciato una "ingiustificata discriminazione" nei confronti dei cittadini residenti in aree extraurbane. Dal punto di vista giuridico, la questione presenta profili di interesse relativi al principio costituzionale di eguaglianza (art. 3 Cost.) e alla tutela della libertà di circolazione (art. 16 Cost.).

La giustificazione fornita dall'amministrazione si basa sulla maggiore criticità dell'inquinamento atmosferico nelle aree urbane e sulla connessa urgenza di interventi di sostituzione del parco veicolare. Tuttavia, la giurisprudenza costituzionale ha talvolta sindacato misure di sostegno pubblico che presentassero disparità territoriali non sufficientemente motivate da obiettive differenze di situazione.

Tempistica di attuazione e monitoraggio delle risorse

Scadenze procedurali e operative

Il decreto fissa al 30 giugno 2026 il termine ultimo per la sottoscrizione dei contratti di acquisto, salvo esaurimento anticipato delle risorse disponibili. La data di avvio operativo della piattaforma non è ancora stata comunicata ufficialmente, ma le indiscrezioni ministeriali indicano il mese di ottobre 2025 come momento di partenza effettivo del sistema.

Una volta generato, il voucher deve essere validato presso un venditore autorizzato entro 30 giorni dalla sua emissione. Decorso inutilmente tale termine, l'importo prenotato torna nella disponibilità del fondo. Questo meccanismo, già sperimentato nelle precedenti edizioni, è finalizzato ad evitare l'immobilizzazione di risorse e a garantire un utilizzo efficiente della dotazione finanziaria.

Sistema di monitoraggio e trasparenza

Il MASE ha annunciato la predisposizione di una sezione dedicata del proprio sito istituzionale per il monitoraggio in tempo reale della disponibilità delle risorse. Tale strumento si rivela particolarmente importante considerando che l'erogazione avviene secondo il principio cronologico ("primo arrivato, primo servito") fino ad esaurimento dei fondi.

L'esperienza delle precedenti edizioni dell'ecobonus ha evidenziato come i periodi di maggiore affluenza delle domande possano generare congestioni del sistema informatico, con conseguenti disagi per utenti e operatori. Per questo motivo, sarà determinante la capacità della piattaforma Sogei di gestire picchi di traffico elevati, particolarmente nelle prime settimane di operatività.

Impatti sulla filiera distributiva e implicazioni economiche

Gestione dei flussi finanziari per i concessionari

Il meccanismo di erogazione prevede che l'incentivo venga corrisposto dal venditore all'acquirente mediante compensazione diretta con il prezzo di acquisto. Successivamente, i concessionari ottengono il rimborso secondo modalità che il Ministero definirà con successivi atti attuativi. Questa struttura procedurale trasferisce temporaneamente sui venditori l'onere finanziario dell'anticipazione, aspetto che può generare problematiche di liquidità, specie per le concessionarie di minori dimensioni.

Nella casistica applicativa di precedenti misure analoghe, si sono verificate situazioni di ritardo nei rimborsi che hanno indotto alcuni operatori a limitare la propria adesione al programma. Sarà pertanto essenziale che l'amministrazione definisca tempistiche certe e procedure semplificate per il recupero delle somme anticipate.

Selezione e accreditamento dei venditori

Il decreto prevede che i venditori debbano registrarsi sulla piattaforma informatica inserendo i dati fiscali e l'elenco dei veicoli idonei all'incentivazione. Secondo quanto stabilito dall'articolo 7, "i venditori sono selezionati sulla base della completezza e correttezza delle informazioni fornite in fase di registrazione".

Questa formulazione, piuttosto generica, lascia presumere che tutti i soggetti in possesso dei requisiti formali possano accedere al sistema, senza particolari procedure di selezione qualitativa. Tuttavia, l'amministrazione si riserva la possibilità di verifiche successive sulla regolarità delle operazioni e sulla conformità dei veicoli venduti ai requisiti previsti.

Valutazioni critiche e prospettive di sviluppo

Efficacia della misura e confronto con obiettivi europei

L'obiettivo di sostituire 39.000 veicoli termici, pur rappresentando un significativo impegno economico (circa 15.000 euro medi per veicolo incentivato), appare modesto se rapportato alle dimensioni complessive del parco circolante nazionale e agli obiettivi di decarbonizzazione del settore trasporti fissati dalla normativa europea.

Secondo i dati UNRAE, le immatricolazioni di veicoli elettrici puri in Italia si sono attestate nel 2024 intorno al 4% del totale, ben al di sotto della media UE. La misura, pur meritoria, difficilmente potrà incidere in modo decisivo su questo divario strutturale, anche considerando che la limitazione territoriale esclude automaticamente circa il 44% della popolazione nazionale.

Questioni aperte e possibili sviluppi normativi

Rimangono aperti alcuni profili interpretativi che potrebbero richiedere chiarimenti da parte dell'amministrazione: la gestione di situazioni di comproprietà sui veicoli da rottamare; l'applicabilità degli incentivi in caso di operazioni di leasing con patto di futura vendita; la definizione dei criteri per l'eventuale eco-score dei veicoli incentivabili.

Il decreto prevede inoltre la possibilità di integrazioni finanziarie "con risorse provenienti da ulteriori misure PNRR eventualmente riprogrammate". Questa clausola di flessibilità potrebbe consentire un ampliamento della dotazione qualora l'adesione dovesse superare le previsioni, oppure un'estensione temporale della misura oltre il termine del giugno 2026.

www.studiopizzano.it

© RIPRODUZIONE RISERVATA