STUDIO PIZZANO
COMMERCIALISTA E REVISORE LEGALE

www.studiopizzano.it

INCENTIVI VEICOLI ELETTRICI 2025: CONTRIBUTI A FONDO PERDUTO DAL PNRR

Pubblicato il18 Agosto 2025 di Sabatino Pizzano

Il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica ha varato, attraverso un comunicato dello scorso 8 agosto, un decreto che ridefinisce l'allocazione di 597 milioni di euro del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza. Questi fondi, in origine destinati alla realizzazione di infrastrutture di ricarica poi rimasti inutilizzati, vengono ora dirottati verso l'acquisto di **veicoli elettrici**. Una mossa che punta a dare nuova linfa al mercato della mobilità sostenibile, concentrandosi sui centri urbani di maggiori dimensioni. L'operazione si rivolge specificatamente ai residenti delle aree urbane funzionali - città con più di 50.000 abitanti e relative zone di pendolarismo - offrendo sostegni economici significativi sia per i privati cittadini che per le microimprese. Il decreto introduce modalità differenziate di accesso ai benefici, con soglie ISEE per le persone fisiche e parametri dimensionali specifici per le attività imprenditoriali.

Cosa sapere in 1 minuto

- 597 milioni di euro dal PNRR destinati all'acquisto di veicoli elettrici (decreto 8 agosto 2025).
- Per persone fisiche: ISEE ≤ 40.000 €; contributo max 11.000 € (ISEE ≤ 30.000 €), 9.000 € (ISEE fino a 40.000 €), con obbligo di rottamazione Euro 5 o meno.
- Per microimprese: incentivo pari al 30% del costo (max 20.000 € a veicolo), secondo regole “de minimis”.
- Veicoli ammessi: M1 (privati), N1 e N2 (microimprese).
- La domanda e la gestione avvengono su piattaforma Sogei, con sconto diretto sul prezzo d’acquisto.
- Possibile cumulabilità (da verificare) con incentivi regionali per la mobilità elettrica.

Benefici per i cittadini: soglie ISEE e importi differenziati

https://www.studiopizzano.it/wp-content/uploads/2025/08/242829.ogg

Il meccanismo di accesso agli **incentivi veicoli elettrici** per le persone fisiche presenta una struttura articolata su base reddituale. L'indicatore ISEE costituisce il parametro discriminante per l'accesso ai benefici, con una soglia massima fissata a 40.000 euro annui. Tuttavia, è la stratificazione interna di questo limite che determina l'entità effettiva dell'agevolazione.

Per i nuclei familiari con ISEE fino a 30.000 euro, il contributo può raggiungere gli **11.000 euro**. Una cifra che, nella prassi applicativa, può coprire una percentuale significativa del costo di un veicolo elettrico di fascia media. La seconda fascia - ISEE compreso tra 30.000 e 40.000 euro - beneficia di un incentivo ridotto a 9.000 euro massimi.

Si consideri che questi importi rappresentano valori massimi teorici. L'effettivo riconoscimento dipende dal prezzo del veicolo acquistato e dalle modalità di calcolo che saranno definite nelle procedure operative. Nella casistica comune degli incentivi automobilistici, spesso il contributo viene calcolato come percentuale del prezzo di listino, con i tetti massimi che intervengono solo

per i veicoli di fascia superiore.

Rottamazione obbligatoria: vincoli e criticità applicative

L'accesso agli incentivi è subordinato alla **rottamazione di un veicolo termico** con classificazione Euro 5 o inferiore. Questo requisito introduce una serie di implicazioni operative che meritano attenzione. Il veicolo da rottamare deve risultare intestato al beneficiario dell'incentivo oppure a un familiare convivente, con un vincolo temporale di almeno dodici mesi di intestazione.

Nella pratica professionale si osserva come questo requisito possa generare difficoltà per diverse categorie di potenziali beneficiari. I neopatentati, ad esempio, potrebbero non possedere un veicolo da rottamare. Analogamente, chi ha già provveduto recentemente alla sostituzione del proprio veicolo termico si trova escluso dall'agevolazione.

La documentazione necessaria per comprovare la rottamazione dovrà presumibilmente seguire le procedure standardizzate del Ministero dei Trasporti, con la presentazione del certificato di distruzione rilasciato dai centri autorizzati. Un aspetto spesso trascurato riguarda i tempi tecnici di questa procedura, che potrebbero influenzare la tempistica complessiva dell'operazione di acquisto.

Microimprese: parametri dimensionali e normativa de minimis

L'estensione degli incentivi alle microimprese introduce un secondo filone di agevolazioni, caratterizzato da criteri di accesso e modalità di calcolo differenti. La definizione di microimpresa segue i parametri consolidati della normativa europea: organico da zero a dieci dipendenti e volume d'affari annuo non superiore a 2 milioni di euro.

Il contributo per le microimprese è fissato al **30% del prezzo di acquisto**, con un limite massimo di 20.000 euro per ogni veicolo. Questo meccanismo di calcolo presenta alcuni aspetti di particolare interesse. Per un veicolo commerciale del costo di 50.000 euro, ad esempio, l'incentivo raggiungerebbe i 15.000 euro (30%). Per importi superiori ai 66.667 euro, invece, opera il tetto massimo di 20.000 euro.

La normativa "de minimis" rappresenta un vincolo significativo per le microimprese che hanno già beneficiato di altri aiuti pubblici. Il limite complessivo di 200.000 euro nell'arco di tre esercizi fiscali (o 100.000 euro per il settore trasporti) potrebbe ridurre l'accessibilità dell'incentivo per alcune realtà imprenditoriali.

Categorie veicolari ammesse: M1, N1 e N2

La tipologia di veicoli agevolabili segue una classificazione tecnica precisa. Per i privati cittadini, l'incentivo si applica esclusivamente ai veicoli di **categoria M1**: autovetture destinate al trasporto di persone con massimo otto posti a sedere oltre al conducente. Questa delimitazione esclude automaticamente altri segmenti della mobilità elettrica, come motocicli, quadricicli o veicoli commerciali leggeri.

Le microimprese accedono invece a un ventaglio più ampio, che comprende le categorie N1 e N2. I veicoli N1 sono progettati per il trasporto merci con massa massima fino a 3,5 tonnellate, mentre i N2 estendono questo limite fino a 12 tonnellate. Una scelta che riflette le specifiche esigenze operative del tessuto imprenditoriale, dove la componente logistica riveste spesso un ruolo centrale.

È opportuno notare come questa categorizzazione influenzi direttamente l'offerta di mercato accessibile. Il segmento N1 elettrico ha registrato negli ultimi anni una crescita significativa dell'offerta, con modelli che spaziano dai furgoni compatti ai mezzi per le consegne urbane. Il comparto N2, invece, presenta ancora un'offerta più limitata, con costi mediamente più elevati.

Piattaforma telematica Sogei: procedure e tempistiche

La gestione operativa degli **incentivi veicoli elettrici** avverrà attraverso una piattaforma informatica sviluppata da Sogei, la società pubblica che gestisce i sistemi informativi dell'amministrazione finanziaria. Il sistema prevede la registrazione di tre tipologie di soggetti: beneficiari, venditori aderenti all'iniziativa e l'amministrazione per la generazione dei bonus.

Il meccanismo dello sconto diretto in fase di acquisto rappresenta una semplificazione procedurale significativa. Il venditore applica immediatamente la riduzione del prezzo, recuperando successivamente l'importo attraverso la piattaforma. Questo sistema elimina la necessità per il beneficiario di anticipare l'intera somma e attendere rimborsi successivi.

Le modalità operative definitive e la data di apertura della piattaforma saranno comunicate sul sito istituzionale del Ministero (www.mase.gov.it). Nella prassi amministrativa, questo tipo di comunicazioni avviene generalmente con un preavviso di 2-4 settimane, tempo necessario per consentire ai venditori di completare le procedure di adesione.

Quadro normativo e coordinamento con altre misure

L'iniziativa si inquadra nel più ampio contesto delle politiche di decarbonizzazione del trasporto, in attuazione degli obiettivi del Green Deal europeo. Il riallocamento dei fondi PNRR evidenzia la flessibilità nell'utilizzo delle risorse comunitarie, consentendo aggiustamenti in corso d'opera basati sull'andamento dei mercati.

La concentrazione geografica sulle aree urbane funzionali risponde a criteri di efficacia ambientale. Questi territori concentrano infatti la maggior parte degli spostamenti quotidiani e dei fenomeni di congestione, amplificando l'impatto positivo della sostituzione di veicoli inquinanti.

Il coordinamento con altre misure di incentivazione - nazionali e regionali - dovrà essere attentamente valutato per evitare sovrapposizioni o disparità di trattamento. Alcune regioni hanno infatti adottato propri sistemi di agevolazione per la mobilità elettrica, che potrebbero cumularsi con gli incentivi ministeriali.

Implicazioni per il mercato automobilistico

L'introduzione di questi incentivi può influenzare significativamente le dinamiche del mercato automobilistico elettrico. La disponibilità di 597 milioni di euro rappresenta una iniezione di liquidità considerevole, che potrebbe accelerare la transizione verso la mobilità sostenibile nei centri urbani.

Per i concessionari, l'adesione alla piattaforma Sogei diventa strategica per intercettare questa domanda incentivata. Il meccanismo dello sconto diretto richiede però una gestione finanziaria attenta, considerando i tempi di recupero degli importi anticipati.

Dal lato dei consumatori, la combinazione di incentivi e rottamazione obbligatoria potrebbe generare un effetto di accelerazione delle decisioni di acquisto, soprattutto per chi possedeva già veicoli Euro 5 prossimi alla sostituzione.

www.studiopizzano.it

© RIPRODUZIONE RISERVATA