



CORTE DEI CONTI

**SEZIONE CENTRALE DI CONTROLLO
SULLA GESTIONE DELLE AMMINISTRAZIONI DELLO STATO**

LE AGEVOLAZIONI PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE

Deliberazione 3 luglio 2026, n. 51/2026/G



CORTE DEI CONTI



CORTE DEI CONTI

SEZIONE CENTRALE DI CONTROLLO
SULLA GESTIONE DELLE AMMINISTRAZIONI DELLO STATO

LE AGEVOLAZIONI PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE

Relatore
Cons. Paola Cosa

Hanno collaborato

per l'istruttoria e l'elaborazione dei dati le Sig.re: Alessandra Lembo e Alessandra Ciofani.

DELIBERAZIONE



CORTE DEI CONTI

SEZIONE CENTRALE DI CONTROLLO SULLA GESTIONE DELLE AMMINISTRAZIONI DELLO STATO

I e II Collegio

Adunanza del 27 maggio 2026
e Camera di consiglio del 27 maggio 2026

Presieduta dal Presidente Lucilla Valente

Composta dai magistrati:

Presidente della Sezione: Lucilla VALENTE;

Presidente aggiunto della Sezione: Massimiliano MINERVA;

Consiglieri: Paola COSA, Carlo PICUNO, Michele SCARPA, Gerardo de MARCO, Massimo BALESTIERI, Giampiero PIZZICONI, Maria Rita MICCI, Francesco VITIELLO, Alberto STANCANELLI (art. 9, l. n. 161/1953);

Primi Referendari: Paola LO GIUDICE, David DI MEO, Stefania GAMBARDELLA.

* * *

Visto l'art. 100, comma 2, Cost.;

Vista la l. 14 gennaio 1994, n. 20 e, in particolare, l'art. 3, c. 4, ai sensi del quale la Corte dei conti svolge il controllo sulla gestione delle amministrazioni pubbliche, verificando la corrispondenza dei risultati dell'attività amministrativa agli obiettivi stabiliti dalla legge e valutando comparativamente costi, modi e tempi dello svolgimento dell'azione amministrativa;

Vista la deliberazione della Sezione n. in data 15 maggio 2020, 4/2020, con la quale è stato approvato il programma di controllo sulla gestione per l'anno 2020 ed il triennio 2021-2023;

Vista la relazione, presentata dal Cons. Paola Cosa, che illustra gli esiti dell'indagine condotta in merito a "Le agevolazioni per la mobilità sostenibile";

Visto il decreto n. 5/2026, con il quale i Magistrati assegnati alla Sezione medesima sono stati ripartiti tra i diversi Collegi;

Vista l'ordinanza n. 10/2026 del 4 maggio 2026, con la quale il Presidente della Sezione ha convocato in Adunanza pubblica il I e il II Collegio per il giorno 19 maggio 2026 al fine della pronuncia sulla gestione in argomento;

Vista la nota n. 2147 del 5 maggio 2026, con la quale il Servizio di Segreteria per le adunanze ha trasmesso la relazione ai seguenti uffici:

- *Agenzia delle entrate:*
Ufficio pianificazione e governo strategico;
Direzione centrale;
- *Ministero delle imprese e del made in Italy:*
Ufficio di Gabinetto del Ministro;
- Dipartimento per le politiche per le imprese - Direzione Generale per la politica industriale, la riconversione e la crisi industriale, l'innovazione, le Pmi e il made in Italy; - Divisione IX mobilità sostenibile, automazione e logistica;
- Organismo indipendente di valutazione della performance - OIV;
- *Ministero delle infrastrutture e dei trasporti:*
Ufficio di Gabinetto del Ministro;
- Dipartimento per i trasporti e la navigazione - Direzione Generale per la motorizzazione;
- Dipartimento per la mobilità sostenibile;
- *Ministero dell'economia e delle finanze:*
Ufficio di Gabinetto del Ministro;
- Dipartimento della Ragioneria Generale dello Stato:
Ufficio Centrale di bilancio presso il Ministero delle imprese e del made in Italy;
- Ufficio Centrale di bilancio presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

Vista la nota prot. n. 2150 del 5 maggio 2026 con la quale il Servizio di segreteria per le adunanze ha dato avviso dell'adunanza pubblica alla Presidenza del Consiglio dei ministri;

Vista l'ordinanza n. 13 del 15 maggio 2026, con la quale l'adunanza pubblica è stata posticipata al 27 maggio 2026 al fine della pronuncia sulla gestione in argomento;

Vista l'istruttoria dell'indagine e le memorie conclusive acquisite al protocollo della Sezione - Ufficio Adunanze: nota prot. n. 36310 del 15 maggio 2026 del Ministero delle imprese e del made in Italy - Dipartimento per le politiche per le imprese Direzione Generale per la politica industriale, la riconversione e la crisi industriale, l'innovazione, le Pmi e il made in Italy Divisione IX mobilità sostenibile, automazione e logistica, acquisita al prot. n. 2319 in pari data; nota prot. n. 15076 del 15 maggio 2026 del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Dipartimento per i trasporti e la navigazione Direzione generale per la motorizzazione, acquisita al prot. n. 2327 in pari data; nota prot. n. 27476 del 18 maggio 2026 del Ministero dell'economia e delle finanze - Dipartimento della Ragioneria Generale dello Stato Ufficio centrale del bilancio presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti Ufficio I, acquisita al prot. n. 2337 in pari data; nota prot. n. 154136 del 25 maggio 2026 dell'Agenzia delle entrate Divisione risorse - Direzione centrale Amministrazione e pianificazione settore pianificazione e controllo Ufficio pianificazione e governo strategico, acquisita al prot. n. 2417 in pari data; nota prot. n. 16721 del 28 maggio 2026 del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Dipartimento per i trasporti e la navigazione Direzione generale per la motorizzazione, acquisita al prot. n. 2509 del 29 maggio 2026;

Udito il relatore, Cons. Paola Cosa;

Uditi, in rappresentanza delle Amministrazioni convocate:

- per l'Agenzia delle entrate: il dott. Domenico LOMBARI, Capo settore della Direzione centrale servizi fiscali;

- per il Ministero delle imprese e del made in Italy: il dott. Paolo CASALINO, Direttore Generale Direzione Generale per la politica industriale, la riconversione e la crisi industriale, l'innovazione, le PMI e il made in Italy e il dott. Alessandro MORONI, Dirigente Divisione IX della DGPI;

- per il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti: il dott. Gaetano SERVEDIO, Direttore generale Direzione generale per la motorizzazione;

sono, altresì, presenti in qualità di uditori: per l'Agenzia delle entrate: il dott. Rosario STELLA, Direttore Direzione centrale Amministrazione e pianificazione, il dott. Roberto FERRAUTO - Capo settore della Direzione centrale servizi istituzionali e di riscossione ed il dott. Felice SCHIPANI, Capo Ufficio Settore pianificazione e governo strategico della Direzione centrale Amministrazione e pianificazione; per il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti: l'ing. Fausto FEDELE, Direttore generale per la sicurezza stradale e l'autotrasporto; la dott.ssa Maria Antonietta DI TERLIZZI, Dirigente della Divisione I della DG Motorizzazione; per Invitalia S.p.A.: il dott. Stefano CIAMEI, il dott. Dario D'ALESIO e il dott. Luca TESTADURA;

DELIBERA

di approvare, con le modifiche apportate dal Collegio in camera di consiglio, la relazione concernente "Le agevolazioni per la mobilità sostenibile".

La presente deliberazione e l'unita relazione saranno inviate, a cura della Segreteria della Sezione, alla Presidenza del Senato della Repubblica e alla Presidenza della Camera dei deputati, alla Presidenza della Commissione Bilancio della Camera dei deputati, nonché alla Presidenza del Consiglio dei ministri e alle seguenti Amministrazioni:

- *Agenzia delle entrate:*

Ufficio pianificazione e governo strategico;

Direzioni centrali;

- *Ministero delle infrastrutture e dei trasporti:*

Ufficio di Gabinetto del Ministro;

Dipartimento per i trasporti e la navigazione;

Dipartimento per la mobilità sostenibile;

Direzione generale per la motorizzazione;

- *Ministero delle imprese e del made in Italy:*

Ufficio di Gabinetto del Ministro;

Dipartimento per le politiche per le imprese;

Direzione Generale per la politica industriale, la riconversione e la crisi industriale, l'innovazione, le PMI e il made in Italy;

Divisione IX mobilità sostenibile automazione e logistica;

Organismo indipendente di valutazione della performance - OIV;

- *Ministero dell'economia e delle finanze:*

Ufficio di Gabinetto del Ministro;

Ufficio centrale di bilancio presso il Ministero delle imprese e del made in Italy;

Ufficio centrale di bilancio presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Le Amministrazioni interessate adotteranno e comunicheranno, entro sei mesi dalla data di ricevimento della presente relazione, le misure consequenziali ai sensi dell'art. 3, c. 6, l. 14 gennaio 1994, n. 20, come modificato dall'art. 1, c. 172, l. 23 dicembre 2005, n. 266 (legge finanziaria 2006).

Le medesime, ove ritengano di non ottemperare ai rilievi formulati, entro trenta giorni dalla ricezione della presente relazione, adotteranno e comunicheranno alla Corte dei conti e al Parlamento l'eventuale provvedimento motivato previsto dall'art. 3, c. 64, l. 24 dicembre 2007, n. 244.

La presente deliberazione è soggetta a obbligo di pubblicazione, ai sensi dell'art. 31 d.lgs. 14 marzo 2013, n. 33.

La presente relazione sarà inviata, altresì, alle Sezioni Riunite in sede di controllo della Corte dei conti.

Il Consigliere relatore

Paola COSA

f.to digitalmente

Il Presidente

Lucilla VALENTE

f.to digitalmente

Depositata in segreteria il 3 luglio 2026

Il Dirigente

Anna Maria GUIDI

f.to digitalmente

RELAZIONE

SOMMARIO

SINTESI	19
CAPITOLO I – Oggetto dell’indagine, profili metodologici e quadro normativo	21
1.1 Oggetto dell’indagine e profili metodologici	21
1.2 La disciplina di riferimento	22
CAPITOLO II – La gestione finanziaria delle risorse finanziarie destinate alle Agevolazioni per la Mobilità sostenibile	45
2.1 I capitoli interessati dalla gestione: anagrafica	45
2.2 La gestione finanziaria del cap. 7321	47
2.2.1 La gestione di cassa del cap. 7321	49
2.3 La gestione finanziaria del cap. 7323	57
2.3.1 La gestione di cassa del cap. 7323	59
2.4 La gestione finanziaria del cap. 7333	68
2.4.1 La gestione di cassa del cap. 7333	69
2.5 La gestione finanziaria del cap. 7324	71
2.6 La gestione finanziaria della contabilità speciale 1778	72
2.7 La gestione finanziaria del capitolo di entrata 1202	81
CAPITOLO III – Il funzionamento del Fondo e i profili organizzativi	85
3.1 Il funzionamento del Fondo per l’erogazione dei contributi all’incentivazione della Mobilità sostenibile	85
3.1.1 L’incentivazione all’acquisto dei veicoli di categoria M ₁	85
3.1.2 L’incentivazione all’acquisto dei veicoli di categoria L ₁ e L ₃	87
3.2 I decreti ministeriali di distribuzione e rimodulazione delle risorse	88
3.3 La ripartizione delle competenze tra le Amministrazioni interessate dalla gestione degli incentivi alla Mobilità sostenibile	101
3.3.1 Le competenze dell’Agenzia delle entrate per la gestione dell’Ecotassa e dei Crediti di imposta	101
3.3.2 Le competenze assegnate al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	110
3.3.3 Le convenzioni con l’Agenzia nazionale per l’attrazione degli investimenti - Invitalia	111
CAPITOLO IV – Le risultanze della gestione degli incentivi per la Mobilità sostenibile e le attività di monitoraggio	123
4.1 Le risultanze della gestione degli incentivi per la Mobilità sostenibile: la distribuzione cronologica delle erogazioni anni 2019-2025	123
4.2 La distribuzione degli stanziamenti da d.p.c.m. 20 maggio 2024 e d.p.c.m. 31 dicembre 2024	129
4.3 La distribuzione territoriale delle erogazioni anni 2019-2025	132
4.4 Le attività di verifica e controllo delle prenotazioni effettuate per gli incentivi	145

4.5 Le attività di monitoraggio delle ricadute degli incentivi alla Mobilità sostenibile gestiti negli anni 2019-2025	148
CAPITOLO V - Conclusioni e raccomandazioni	151
5.1 Considerazioni conclusive dell'istruttoria	151
5.2 Esiti del contraddittorio finale	159
5.3 Raccomandazioni	163

* * *

INDICE DELLE TABELLE

Tabella 1 - La disciplina eurounitaria: Regolamenti UE n. 2019/631 e n. 2023/851	23
Tabella 1bis - La disciplina nazionale dell'Ecobonus	30
Tabella 2 - La disciplina dei contributi per l'installazione di ricariche per veicoli elettrici	38
Tabella 3 - La disciplina dei contributi Retrofit	41
Tabella 4 - La disciplina dell'Ecotassa	44
Tabella 5 - Cap. 7321 - gestione finanziaria ee.ff. 2019-2025	48
Tabella 6 - Cap. 7321 - pagamenti a favore di Invitalia ee.ff. 2020-2025	50
Tabella 7 - Cap. 7321 pg. 01 - pagamenti effettuati nell'e.f. 2020	51
Tabella 8 - Cap. 7321 pg. 01 - pagamenti effettuati nell'e.f. 2021	51
Tabella 9 - Cap. 7321 pg. 01 e 03 - pagamenti effettuati nell'e.f. 2022	52
Tabella 10 - Cap. 7321 pg. 01 e 03 - pagamenti effettuati nell'e.f. 2023	52
Tabella 11 - Cap. 7321 ppgg. 01 e 03 - pagamenti effettuati nell'e.f. 2024	54
Tabella 12 - Cap. 7321 ppgg. 01 e 03 - pagamenti effettuati nell'e.f. 2025	55
Tabella 13 - Cap. 7323 - pagamenti effettuati nell'ee.ff. 2019-2025	57
Tabella 14 - Cap. 7323 - gestione finanziaria ee.ff. 2019-2025	58
Tabella 15 - Totale pagamenti periodo 2020-2025 per agevolazioni legge bilancio 2019 più Invitalia	60
Tabella 16 - Cap. 7323 - pagamenti effettuati nell'e.f. 2020	61
Tabella 17 - Cap. 7323 - pagamenti effettuati nell'e.f. 2021	61
Tabella 18 - Cap. 7323 - pagamenti effettuati nell'e.f. 2022	63
Tabella 19 - Cap. 7323 - pagamenti effettuati nell'e.f. 2023	64
Tabella 20 - Cap. 7323 - pagamenti effettuati nell'e.f. 2024	65
Tabella 21 - Cap. 7323 - pagamenti effettuati nell'e.f. 2025	66
Tabella 21bis - Pagamenti su cap. 7323 a favore di Invitalia ee.ff. 2020-2025	67
Tabella 22 - Cap. 7333 - gestione finanziaria ee.ff. 2022-2025	68
Tabella 23 - Cap. 7333 pg. 01 - pagamenti effettuati nell'e.f. 2023	70
Tabella 24 - Cap. 7333 pg. 01 - pagamenti effettuati nell'e.f. 2024	70
Tabella 25 - Cap. 7333 pg. 01 - pagamenti effettuati nell'e.f. 2025	71
Tabella 26 - Cap. 7333 pg. 01 - pagamenti effettuati nell'ee.ff. 2022-2025	71
Tabella 27 - Cap. 7324 gestione finanziaria ee.ff. 2020-2025	72
Tabella 28 - Andamento della contabilità speciale 1778	73
Tabella 29 - Contabilità speciale 1778 trasferimenti dal cap. 7323 pg. 01 e.f. 2021	74

Tabella 30 - Contabilità speciale 1778 trasferimenti dal cap. 7323 pg. 01 e.f. 2022	74
Tabella 31 - Contabilità speciale 1778 trasferimenti dal cap. 7323 pg. 01 e.f. 2023	75
Tabella 32 - Contabilità speciale 1778 trasferimenti dal cap. 7323 pg. 01 e.f. 2024	75
Tabella 33 - Contabilità speciale 1778 trasferimenti dal cap. 7323 pg. 01 e.f. 2025	76
Tabella 34 - Contabilità speciale 1778 trasferimenti dal cap. 7321 pppgg. 01 e 03 e.f. 2021	76
Tabella 35 - Contabilità speciale 1778 trasferimenti dal cap. 7321 ppgg. 01 e 03 e.f. 2022	77
Tabella 36 - Contabilità speciale 1778 trasferimenti dal cap. 7321 ppgg. 01 e 03 e.f. 2023	77
Tabella 37 - Contabilità speciale 1778 trasferimenti dal cap. 7321 ppgg. 01 e 03 e.f. 2024	78
Tabella 38 - Contabilità speciale 1778 trasferimenti dal cap. 7321 ppgg. 01 e 03 e.f. 2025	79
Tabella 39 - Contabilità speciale 1778: riepilogo trasferimenti da capp. 7321 e 7323 ee.ff. 2021- 2025	80
Tabella 40 - Assegnazioni Ecobonus – risorse non utilizzate	80
Tabella 41 - Imposta sull’emissione di Co2 delle nuove autovetture – andamento delle previsioni	82
Tabella 42 - Andamento dell’imposta sull’emissione di CO ₂ delle nuove autovetture cap. 1202	82
Tabella 43 - Riscossione dell’imposta sull’emissione di CO ₂ delle nuove autovetture cap. 1202	83
Tabella 44 - Risorse assegnate in funzione delle modifiche normative anni 2019-2021	90
Tabella 45 - Risorse assegnate in funzione delle modifiche normative anni 2022-2024	92
Tabella 46 - Rimodulazione risorse non utilizzate anni 2022-2023 e assegnazioni anno 2024	94
Tabella 47- L’evoluzione della gestione degli incentivi per la Mobilità sostenibile anni 2019- 2025	98
Tabella 48 - Ecotassa: importi codice tributo 3500 - anni 2019-2025	103
Tabella 49 - Ecotassa : risultati delle verifiche effettuate dall’Agenzia delle entrate	104
Tabella 50 - Andamento delle compensazioni sulla contabilità speciale 1778	105
Tabella 51 - Detrazioni per colonnine di ricarica utilizzate direttamente nella dichiarazione dei redditi	108
Tabella 52 - Detrazioni per colonnine di ricarica cedute a terzi ex art. 121 dl. n. 34/2020	109
Tabella 53 - Le convenzioni con Invitalia anni 2019-2025 con suddivisione degli impegni	114
Tabella 54 - Criteri e modalità di rendicontazione delle attività convenzionali Invitalia	118
Tabella 55 - Importi erogati a Invitalia	121
Tabella 56 - Veicoli incentivati e distribuzione geografica delle prenotazioni completate	123
Tabella 57 - Le erogazioni effettuate negli anni 2019-2025: totale per anno e generale	124

Tabella 58 - Dettaglio mensile dei contributi/erogazioni anno 2019	125
Tabella 59 - Dettaglio mensile dei contributi/erogazioni anno 2020	125
Tabella 60 - Dettaglio mensile dei contributi/erogazioni anno 2021	126
Tabella 61 - Dettaglio mensile dei contributi/erogazioni anno 2022	126
Tabella 62 - Dettaglio mensile dei contributi/erogazioni anno 2023	127
Tabella 63 - Dettaglio mensile dei contributi/erogazioni anno 2024	128
Tabella 64 - Dettaglio mensile dei contributi/erogazioni anno 2025	128
Tabella 65 - Ecobonus 2024: stanziamenti d.p.c.m. 20 maggio 2024 per categoria di veicolo su risultanze monitoraggio MIMIT	130
Tabella 66 - Riepilogo contributi per tipologia di veicolo 1° gennaio-31 dicembre 2024	131
Tabella 67 - Distribuzione tra Regioni del numero delle prenotazioni completate e attive anno 2019	132
Tabella 68 - Distribuzione tra Regioni dell'importo delle prenotazioni completate e attive anno 2019	133
Tabella 69 - Distribuzione tra Regioni del numero delle prenotazioni completate e attive anno 2020	134
Tabella 70- Distribuzione tra Regioni dell'importo delle prenotazioni completate e attive anno 2020	135
Tabella 71 - Distribuzione tra Regioni del numero delle prenotazioni completate e attive anno 2021	136
Tabella 72 - Distribuzione tra Regioni dell'importo delle prenotazioni completate e attive anno 2021	137
Tabella 73 - Distribuzione tra Regioni del numero delle prenotazioni completate e attive anno 2022	138
Tabella 74 - Distribuzione tra Regioni dell'importo delle prenotazioni completate e attive anno 2022	139
Tabella 75 - Distribuzione tra Regioni del numero delle prenotazioni completate e attive anno 2023	140
Tabella 76 - Distribuzione tra Regioni dell'importo delle prenotazioni completate e attive anno 2023	141
Tabella 77 - Distribuzione tra Regioni del numero delle prenotazioni completate e attive anno 2024	142
Tabella 78 - Distribuzione tra Regioni dell'importo delle prenotazioni completate e attive anno 2024	143
Tabella 79 - Distribuzione tra Regioni del numero e dell'importo delle prenotazioni completate e attive anno 2025	144
Tabella 80 - Confronto dettaglio contributi con dati distribuzione geografica delle prenotazioni completate attive	145
Tabella 81 - Lo stato delle verifiche a campione sulle prenotazioni anni 2019-2025	145
Tabella 82 - Attività di help desk svolta da Invitalia anni 2019-2025	147
Tabella 83 - Lo stato dei controlli e delle diffide preventive su C.F./P.I.	148

* * *

APPENDICE

Tabella 1 – Le convenzioni con Invitalia anni 2019-2025 - piano di attività e quadro economico	168
Tabella 2 – Costi del personale sostenuti per le convenzioni con Invitalia	182

SINTESI

L'indagine, i cui esiti sono riferiti nel presente referto, è stata programmata in merito alla gestione delle risorse destinate a finanziare le agevolazioni in materia di mobilità sostenibile, individuate dall'art. 1, cc. 1031e ss., l. 30 dicembre 2018, n. 145 e s.m.i.

L'istruttoria è stata svolta nei confronti di tutte le Amministrazioni dello Stato coinvolte nell'anzidetta gestione e, in particolare, nei confronti del Ministero delle imprese e del made in Italy – Mimit (in precedenza Ministero dello sviluppo economico – Mise) nonché del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (Mit) e dell'Agenzia delle entrate ed ha abbracciato un arco temporale che ha consentito di analizzare gli sviluppi delle misure di incentivazione, seguendone l'andamento e fornendo, al contempo, uno stimolo costante all'azione amministrativa, attraverso le richieste di chiarimenti e approfondimenti oltre che di aggiornamenti.

L'obiettivo perseguito dall'indagine, conformemente a quanto indicato nella delibera di programma, consiste nella verifica del corretto impiego delle risorse destinate all'incentivazione all'acquisto di veicoli a ridotte emissioni di CO₂ (cd. Ecobonus), stanziati originariamente, in via sperimentale, dalla citata LB per il 2019, attraverso agevolazioni concesse direttamente dai rivenditori di autoveicoli agli acquirenti, mediante compensazione con il prezzo di acquisto, con o senza rottamazione, nonché dell'adeguatezza delle misure adottate in vista della realizzazione di un'idonea mobilità sostenibile, anche tenendo conto delle risultanze dell'attività del sistema permanente di monitoraggio istituito, ex c. 1047, legge di bilancio per il 2019, a tale scopo presso l'ex Mise. All'Agenzia delle entrate, in particolare, sono state rivolte le richieste di informazioni necessarie a ricostruire sia le compensazioni intervenute sul credito d'imposta spettante alle imprese produttrici ed importatrici dei veicoli oggetto di incentivazione e sia la gestione delle entrate (cap. 1202) relative alla cd. Ecotassa, ovvero all'imposta, parametrata sulla quantità di grammi di CO₂ per Km emessi dai nuovi veicoli acquistati in Italia, anche in locazione finanziaria, con emissioni superiori alla soglia di 160 CO₂ gr/km (poi elevata a 191 CO₂ gr/km) e anch'essa oggetto di indagine. Tale specifica puntualizzazione ha consentito di effettuare un focus anche sugli aspetti connessi all'utilizzo della leva fiscale nell'ambito della fiscalità ambientale nello specifico settore dell'*Automotive*.

L'analisi riportata nel presente Referto parte dalla ricostruzione del ricco e articolato quadro normativo di riferimento, caratterizzato dalla presenza di numerose disposizioni primarie che hanno provveduto al finanziamento delle misure incentivanti ed alla loro modifica, rinviando la disciplina dei criteri di assegnazione e delle modalità applicative ad appositi decreti ministeriali che si sono succeduti nel tempo, anche al fine di individuare le risorse a disposizione per la loro erogazione, in considerazione di quelle riportate da un esercizio all'altro. Originariamente, gli incentivi hanno avuto carattere sperimentale e sono stati in più occasioni rimodellati e rifinanziati, anche in considerazione del particolare contesto di riferimento, caratterizzato dalla crisi pandemica prima e da quella energetica poi.

A distanza di tre anni dalla loro istituzione, il legislatore ha deciso di trasformarli in incentivi a regime, istituendo un apposito Fondo, ex art. 22 della l. n. 22/2022 e con successivo d.p.c.m. sono stati disposti il riparto delle risorse e la ridefinizione dei criteri per il riconoscimento degli incentivi all'acquisto di veicoli meno inquinanti. Tale scelta si è basata anche sulle risultanze

dello studio commissionato al Politecnico di Milano che fornisce spunti di riflessione interessanti *pro futuro* ma che non è stato seguito da altri studi più aggiornati. Il monitoraggio della misura anche in termini di CO₂ emessi dai veicoli incentivati è stato condotto dall'Agenzia Invitalia, che, tuttavia, non ha fornito elementi circa le ricadute prodotte dagli incentivi sulla qualità dell'aria ed in generale sul rispetto dei limiti di emissione di gas climalteranti imposti dalla regolamentazione eurounitaria.

Lo sviluppo dell'analisi ha preso le mosse dalla disamina della gestione finanziaria dei capitoli nei quali sono state appostate le risorse relative alle misure oggetto di indagine, nonché delle attività poste in essere dalle Amministrazioni titolari di competenze istituzionali connesse alla gestione degli incentivi in parola, attraverso la descrizione delle funzioni e compiti dalle stesse espletati e delle risultanze del citato monitoraggio condotto da Invitalia. Quest'ultima ha, in concreto, gestito le istanze per la fruizione degli incentivi e le relative erogazioni, servendosi di una Piattaforma a tal uopo realizzata e di tempo in tempo implementata e aggiornata, alla luce della disciplina sopravvenuta. Alla luce delle risultanze del monitoraggio effettuato da Invitalia, che hanno consentito di illustrare i numeri della gestione considerata, è emerso che le risorse oggetto di prenotazione sono ammontate a complessivi 3 mld di euro e non hanno trovato adeguata completa corrispondenza nelle erogazioni effettuate, se si considera che sulla massa generale delle pratiche completate e attive la differenza di valore registrata è stata pari a 18,5 mln di euro. Tale valore trova riferimento sia nelle modalità di contabilizzazione delle pratiche, difficilmente adattabili alla temporizzazione dell'anno solare e sia nelle rinunce, nelle revoche e negli annullamenti necessitanti di attenzione specifica nella fase di chiusura della gestione delle misure analizzate.

Un'analisi a parte è stata dedicata alla misura relativa all'incentivazione dell'installazione sui veicoli delle categorie M1, M2 e N2, immatricolati con motore termico, di dispositivi di riqualificazione elettrica omologati, la cui gestione era stata affidata al Mit e poi ritrasferita al Mimit con le risorse residue, fatta eccezione per quelle relative alla realizzazione di una Piattaforma gestionale specifica mai utilizzata, in ragione del mancato decollo della misura.

Alcune criticità sono emerse nel corso dell'analisi effettuata e sono state riportate nelle specifiche parti del presente Referto e compendiate nelle conclusioni in uno con le raccomandazioni proposte per il loro superamento.

CAPITOLO I

OGGETTO DELL'INDAGINE

PROFILI METODOLOGICI E QUADRO NORMATIVO

Sommario: 1.1 Oggetto dell'indagine e profili metodologici; 1.2 La disciplina di riferimento

1.1 Oggetto dell'indagine e profili metodologici

L'indagine ha avuto ad oggetto l'analisi della gestione delle risorse destinate a finanziare le agevolazioni per la mobilità sostenibile individuate dall'art. 1, cc. 1031 e ss., l. 30 dicembre 2018, n. 145 e s.m.i.

L'obiettivo perseguito dall'indagine, conformemente a quanto indicato nella delibera di programma adottata dalla Sezione del controllo sulla gestione delle amministrazioni centrali dello Stato ¹, consiste nella verifica del corretto impiego delle risorse destinate all'incentivazione all'acquisto di veicoli a ridotte emissioni di CO2 (cd. Ecobonus), stanziata dalla citata legge di bilancio 2019, attraverso agevolazioni concesse direttamente dai rivenditori di autoveicoli agli acquirenti, mediante compensazione con il prezzo di acquisto, con o senza rottamazione, nonché dell'adequatezza delle misure adottate in vista della realizzazione di un'ideale mobilità sostenibile, anche tenendo conto delle risultanze dell'attività del sistema permanente di monitoraggio istituito (cfr. c. 1047 della legge di bilancio 2019) a tale scopo presso l'ex Mise (attuale Mimit).

L'istruttoria è stata condotta nei confronti delle Amministrazioni coinvolte nella gestione delle relative risorse e, in particolare, del Mimit, del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (Mit), nonché dell'Agenzia delle entrate.

L'analisi parte dalla verifica della gestione delle risorse di cui ai capitoli 7321, 7323 e 7333 dello stato di previsione della spesa del Mimit, nonché delle risorse del cap. 7118 dello stato di previsione della spesa del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed un'attenzione specifica è stata destinata alle risorse del cap. 1202 di entrata gestito dall'Agenzia delle entrate. Lo sviluppo dell'analisi è consistito nella disamina delle attività condotte dalle Amministrazioni titolari di competenze istituzionali connesse alla gestione degli incentivi in parola, attraverso la descrizione delle funzioni e compiti dalle stesse espletati e delle risultanze del monitoraggio condotto per conto del Mise (attuale Mimit) dall'Agenzia per l'attrazione degli investimenti -Invitalia che ha, in concreto, gestito le istanze per la fruizione degli incentivi e le erogazioni servendosi di una Piattaforma a tal scopo realizzata e di tempo in tempo implementata e aggiornata alla luce della disciplina successivamente intervenuta.

In ordine alle modalità di svolgimento dell'istruttoria dell'indagine, dei cui esiti riferisce il presente referto, si precisa che esse sono consistite in formali richieste² di elementi informativi,

¹ L'indagine è stata programmata con delib. n. 40/2020/G per l'attività di controllo anni 2021-2023.

² L'istruttoria, aperta nel giugno 2021 nei confronti dell'allora Ministero dello sviluppo economico (Mise) e rivolta specificatamente nei confronti della DG per la politica industriale, l'innovazione e le pmi, della DG risorse,

approfondimenti e aggiornamenti, nonché nella raccolta di ulteriori notizie e documenti, tratti direttamente dai siti istituzionali delle Amministrazioni interessate.

Non sono mancati momenti di contatto diretto con le Amministrazioni interessate, attraverso audizioni informali, che hanno avuto lo scopo di completare il quadro istruttorio ricostruito e di approfondire e chiarire aspetti più complessi della gestione considerata e hanno visto la partecipazione dei funzionari delle competenti Amministrazioni interpellate³.

L'istruttoria si è protratta per un tempo sufficientemente lungo, che ha consentito di raccogliere gli elementi informativi relativi alla gestione sia della fase sperimentale iniziale che di quella successiva a regime e fino alla trasformazione della misura in un intervento PNRR di competenza non già del Mimit ma del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica (Mase), della cui trattazione la presente relazione non si è occupata, in quanto non rientrante nel tema oggetto di indagine. Deve sottolinearsi, al riguardo, che, alla luce delle risposte fornite dall'Amministrazione delle imprese nel corso dell'istruttoria, è stato possibile comporre un quadro informativo ricco e aggiornato, sulla base del quale è stato possibile trarre alcune osservazioni conclusive che si riportano nel capitolo finale della presente relazione.

1.2 La disciplina di riferimento.

Il quadro normativo di riferimento non può che prendere le mosse dalle norme dettate a livello eurounitario ed in particolare dai Regolamenti Ue n. 2019/631 e n. 2023/851, in quanto finalizzati alla realizzazione degli obiettivi dell'Accordo di Parigi, intervenuto in data 12

organizzazione, sistemi informativi e bilancio; dell'OIV oltre che nei confronti del Ministero dell'Economia e delle Finanze Ragioneria Generale dello Stato UCB Mise ha avuto come destinatari, altresì, il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti- Dipartimento mobilità sostenibile e il Dipartimento per i trasporti e la navigazione - Direzione Generale per la motorizzazione civile oltre che il relativo Ufficio Centrale di bilancio ed è stata completata con il coinvolgimento dell'Agenzia delle entrate. L'istruttoria è proseguita negli anni successivi, con continui aggiornamenti e richieste di approfondimenti, derivanti dalle risposte ricevute alle istanze formulate, anche in termini di dati in possesso delle Amministrazioni intervistate. Le informazioni sono state fornite anche dall'Agenzia Invitalia, tramite il Mimit, e le elaborazioni dei dati da parte della Sezione corroborati dalle Amministrazioni oggetto di istruttoria. Gli ultimi aggiornamenti sono stati richiesti a ridosso della chiusura dell'indagine e riguardano con data limite il 31 dicembre 2025 ed in alcuni casi aggiornamenti al primo trimestre 2026.

³ Le audizioni con le Amministrazioni competenti si sono tenute rispettivamente in data:

1° dicembre 2023, alla presenza dei funzionari del Mise di seguito indicati: -Dr. Adriano Ippoliti - Dirigente Div. VII Politiche europee e aiuti di Stato; dr.ssa Ilaria Rota - collaboratore Div. VI ; dr.ssa Claudia Santisi - collaboratore Div. VI; dr.ssa Paola Iodice - Responsabile UO legale; dr. Alessandro De Luca - Collaboratore; dr. Dario D'Alesio collaboratore Invitalia;

7 dicembre 2023 alla presenza dei funzionari del Mit: dr. Paolo Sappino Dirigente del Dipartimento mobilità sostenibile; dr.ssa Cristina Curiaco funzionaria dello stesso Dipartimento e Ing. Alfonso Simoni;

14 dicembre 2023 alla presenza dei funzionari del Mef Agenzia delle entrate dr. Paolo Savini Capo Divisione Sevizzi, dr. Massimo Varriale Dirigente Divisione Contribuenti, dr. Rosario Stella Responsabile Div. Risorse, dr.ssa Camilla Ariete Capo settore Controllo della DC persone fisiche, dr. Felice Schipani Dirigente Div. Risorse;;

6 maggio 2024 alla presenza dei funzionari del Ministero delle imprese e del made in Italy dr. Alessandro Moroni Dirigente Div. IX mobilità sostenibile, automazione e logistica; dr.ssa Claudia Santisi - collaboratore Div. VI

14 marzo 2025 alla presenza dei funzionari del Ministero delle imprese e del made in Italy dr. Alessandro Moroni Dirigente Div. IX mobilità sostenibile, automazione e logistica; dr.ssa Claudia Santisi - collaboratore Div. VI; dr. Maurizio Tuccitto- collaboratore Div. VI;

30 ottobre 2025 alla presenza dei funzionari del Ministero delle imprese e del made in Italy dr. Alessandro Moroni Dirigente Div. IX mobilità sostenibile, automazione e logistica; dr. Maurizio Tuccitto- collaboratore Div. VI;

dicembre 2015 fra le Parti firmatarie della Convenzione ONU sui cambiamenti climatici, che il nostro Paese è tenuto a conseguire, anche attraverso le misure incentivanti oggetto di analisi.

Tab. n. 1 - La disciplina eurounitaria: i Regolamenti UE n. 2019/631 e n. 2023/851

NORMATIVA EUROUNITARIA	
Regolamento Ue 2023/851 del 19 aprile 2023 che modifica il regolamento (UE) 2019/631 per quanto riguarda il rafforzamento dei livelli di prestazione in materia di emissioni di CO 2 delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi, in linea con la maggiore ambizione dell'Unione in materia di clima	Mediante l'adozione del regolamento (UE) 2021/1119 del Parlamento europeo e del Consiglio (8) l'Unione ha sancito nella propria legislazione l'obiettivo di realizzare l'azzeramento delle emissioni nette al più tardi entro il 2050 e l'obiettivo di conseguire successivamente emissioni negative. Tale regolamento stabilisce, inoltre, un obiettivo vincolante dell'Unione di riduzione interna delle emissioni nette di gas a effetto serra (emissioni al netto degli assorbimenti) di almeno il 55 per cento rispetto ai livelli del 1990 entro il 2030. Ci si aspetta che tutti i settori dell'economia contribuiscano a conseguire tali riduzioni delle emissioni, compreso il settore del trasporto su strada. Quello dei trasporti è l'unico settore in cui le emissioni sono in aumento dal 1990. Include il trasporto su strada con veicoli leggeri e pesanti, le cui emissioni combinate rappresentano oltre il 70 per cento del totale delle emissioni dei trasporti. Per conseguire la neutralità climatica occorre ridurre le emissioni prodotte dai trasporti del 90 per cento entro il 2050. Al fine di conseguire una riduzione delle emissioni nette di gas a effetto serra di almeno il 55 per cento rispetto ai livelli del 1990 entro il 2030, è necessario rendere più rigorosi i requisiti di riduzione di cui al regolamento (UE) 2019/631 del Parlamento europeo e del Consiglio, sia per le autovetture che per i veicoli commerciali leggeri. Occorre inoltre definire un percorso chiaro per ulteriori riduzioni oltre il 2030, al fine di contribuire al conseguimento dell'obiettivo della neutralità climatica entro il 2050. In assenza di interventi ambiziosi per ridurre le emissioni di gas a effetto serra nel trasporto su strada, sarebbero necessarie riduzioni più consistenti in altri settori, compresi quelli in cui la decarbonizzazione è più problematica. I requisiti più stringenti in materia di riduzione delle emissioni di CO₂ dovrebbero incoraggiare l'immissione sul mercato dell'Unione di una quota maggiore di veicoli a zero emissioni, garantendo al contempo benefici ai consumatori e ai cittadini in termini di qualità dell'aria, rafforzamento della sicurezza e dell'efficienza energetica e relativo risparmio energetico e assicurando che sia mantenuta l'innovazione nella catena del valore del settore automobilistico. In tale contesto globale, anche la catena di valore dell'industria automobilistica dell'Unione deve svolgere un ruolo guida nella transizione in corso verso una mobilità a zero emissioni. Le norme più stringenti in materia di riduzione delle emissioni di CO₂ possono conseguire gli obiettivi fissati al livello del parco veicoli in modo tecnologicamente neutrale. Diverse tecnologie sono e resteranno disponibili per raggiungere l'obiettivo «emissioni zero» per l'intero parco veicoli. Tra i veicoli a zero emissioni figurano attualmente i veicoli elettrici a batteria, i veicoli alimentati a celle a combustibile e altri veicoli alimentati a idrogeno, e le innovazioni tecnologiche non si arrestano. I veicoli a zero e a basse emissioni, che comprendono anche veicoli elettrici ibridi ricaricabili efficienti, possono continuare a svolgere un ruolo nel percorso di transizione. In tale contesto, è importante garantire dati accurati e completi sulle prestazioni in materia di emissioni di tali veicoli elettrici ibridi ricaricabili. L'innovazione tecnologica è un prerequisito per la decarbonizzazione della mobilità nell'Unione e dovrebbe quindi essere sostenuta. Sono già disponibili notevoli finanziamenti per l'innovazione nell'ecosistema della mobilità attraverso vari strumenti di finanziamento dell'Unione, in particolare il programma quadro di ricerca e innovazione Orizzonte Europa, istituito dal regolamento (UE) 2021/695 del Parlamento europeo e del Consiglio (istituito dal regolamento (UE) 2021/523 del Parlamento europeo e del Consiglio, InvestEU,), il Fondo europeo di sviluppo regionale, il Fondo di coesione, il fondo per l'innovazione, istituito dalla direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, e il dispositivo per la ripresa e la resilienza, istituito dal regolamento (UE) 2021/241 del Parlamento europeo e del Consiglio Gli obiettivi dei livelli rivisti di prestazione in materia di emissioni di CO₂ dovrebbero essere accompagnati da una strategia dell'Unione che consenta di affrontare le sfide poste dall'aumento della produzione di veicoli a zero emissioni e delle tecnologie associate, tenuto conto delle specificità di ciascuno Stato membro, nonché di rispondere alla necessità di riqualificare e migliorare il livello delle competenze dei lavoratori del settore e di procedere alla diversificazione e riconversione economica delle attività, mantenendo contemporaneamente i livelli occupazionali del settore automobilistico nell'Unione. Particolare attenzione dovrebbe essere rivolta all'impatto che tale transizione avrà sulle micro, piccole e medie imprese (PMI) lungo la catena di approvvigionamento del settore automobilistica e alle regioni e comunità colpite con particolare durezza, che potrebbero essere più vulnerabili a causa della presenza di un'industria automobilistica intensiva. Al fine di proteggere l'ambiente e la salute dei cittadini in tutti gli Stati membri, è importante anche decarbonizzare il parco veicoli esistente. Il mercato dell'usato crea il rischio di spostare le emissioni di CO₂ e l'inquinamento atmosferico verso le regioni economicamente meno sviluppate dell'Unione. Al fine di accelerare la riduzione delle emissioni del parco esistente e velocizzare la transizione verso il trasporto a zero emissioni, è della massima importanza incoraggiare la conversione dei veicoli con motore a combustione interna in veicoli elettrici alimentati da batterie o celle a combustibile, realizzando altresì una valutazione delle modalità per facilitare la diffusione di tali soluzioni negli Stati membri. Dati gli obiettivi più rigorosi per l'intero parco veicoli dell'UE, che saranno in vigore dal 2030 in poi, i costruttori dovranno immettere sul mercato dell'Unione un numero significativamente maggiore di veicoli a emissioni zero. In tale contesto, il meccanismo di incentivazione per i veicoli a basse e a zero emissioni non sarebbe più funzionale alla sua finalità originaria e rischierebbe di compromettere l'efficacia del regolamento

	(UE) 2019/631. Il meccanismo di incentivazione per i veicoli a basse e a zero emissioni dovrebbe pertanto essere abrogato a partire dal 1° gennaio 2030. Prima di tale data, e per tutto il decennio in corso, il meccanismo di incentivazione per i veicoli a basse e a zero emissioni continuerà a sostenere la diffusione di veicoli con emissioni da zero fino a 50 g CO₂ /km, compresi i veicoli elettrici a batteria, i veicoli elettrici a celle a combustibile che utilizzano l'idrogeno e i veicoli elettrici ibridi ricaricabili efficienti. Tuttavia, è opportuno rivedere i valori di riferimento dei veicoli a basse e a zero emissioni al fine di tenere conto della più rapida diffusione dei veicoli a emissioni zero sul mercato dell'Unione. Successivamente al 1° gennaio 2030, i veicoli elettrici ibridi ricaricabili continueranno a essere considerati ai fini degli obiettivi per l'intero parco veicoli dell'UE fissati per i costruttori. Poiché l'obiettivo del presente regolamento, ossia rendere più rigorosi i requisiti di riduzione delle emissioni di CO₂ sia per le autovetture nuove che per i veicoli commerciali leggeri nuovi, non possono essere conseguiti in misura sufficiente dagli Stati membri ma, a motivo della loro portata e dei loro effetti, possono essere conseguiti meglio a livello di Unione, quest'ultima può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea (nota). Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tale obiettivo in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo. (nota) art. 5 del Trattato Ue. 1. La delimitazione delle competenze dell'Unione si fonda sul principio di attribuzione. L'esercizio delle competenze dell'Unione si fonda sui principi di sussidiarietà e proporzionalità. 2. In virtù del principio di attribuzione, l'Unione agisce esclusivamente nei limiti delle competenze che le sono attribuite dagli Stati membri nei trattati per realizzare gli obiettivi da questi stabiliti. Qualsiasi competenza non attribuita all'Unione nei trattati appartiene agli Stati membri. 3. In virtù del principio di sussidiarietà, nei settori che non sono di sua competenza esclusiva l'Unione interviene soltanto se e in quanto gli obiettivi dell'azione prevista non possono essere conseguiti in misura sufficiente dagli Stati membri, né a livello centrale né a livello regionale e locale, ma possono, a motivo della portata o degli effetti dell'azione in questione, essere conseguiti meglio a livello di Unione. Le istituzioni dell'Unione applicano il principio di sussidiarietà conformemente al protocollo sull'applicazione dei principi di sussidiarietà e di proporzionalità. I parlamenti nazionali vigilano sul rispetto del principio di sussidiarietà secondo la procedura prevista in detto protocollo. 4. In virtù del principio di proporzionalità, il contenuto e la forma dell'azione dell'Unione si limitano a quanto necessario per il conseguimento degli obiettivi dei trattati. Le istituzioni dell'Unione applicano il principio di proporzionalità conformemente al protocollo sull'applicazione dei principi di sussidiarietà e di proporzionalità.
--	--

Regolamento Ue 2019/631 del 17 aprile 2019 che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi e che abroga i regolamenti (CE) n. 443/2009 e (UE) n. 510/2011.	Al fine di contribuire agli obiettivi dell'accordo di Parigi del 12 dicembre 2015, la trasformazione dell'intero settore dei trasporti verso il livello zero di emissioni deve essere accelerata, considerando la comunicazione della Commissione del 28 novembre 2018 dal titolo «Un pianeta pulito per tutti – Visione strategica europea a lungo termine per un'economia prospera, moderna, competitiva e climaticamente neutra», che delinea una visione delle trasformazioni economiche e sociali che, con la partecipazione di tutti i settori dell'economia e della società, devono essere intraprese per realizzare la transizione verso quota zero emissioni nette entro il 2050. Occorre inoltre ridurre drasticamente e senza indugi le emissioni degli inquinanti atmosferici dei trasporti che danneggiano significativamente la salute umana e l'ambiente. Le emissioni dei veicoli con motori a combustione convenzionali dovranno essere ulteriormente ridotte nel periodo successivo al 2020, e occorrerà che i veicoli a zero e a basse emissioni siano diffusi e abbiano conquistato una significativa quota di mercato entro il 2030. Dopo il 2030, saranno necessarie ulteriori riduzioni delle emissioni di CO₂ per le autovetture e i veicoli commerciali leggeri. Il presente regolamento fornisce un percorso chiaro per la riduzione delle emissioni di CO₂ generate dal settore dei trasporti stradali e contribuisce a conseguire l'obiettivo vincolante di riduzione interna in tutti i settori economici di almeno il 40 per cento delle emissioni di gas a effetto serra entro il 2030, rispetto al 1990, come sancito nelle conclusioni del Consiglio europeo del 23 e 24 ottobre 2014 e approvato come contributo determinato, stabilito a livello nazionale, dell'Unione e dei suoi Stati membri nell'ambito dell'accordo di Parigi in occasione della sessione del Consiglio «Ambiente» del 6 marzo 2015. Il regolamento (UE) n. 2018/842 del Parlamento europeo e del Consiglio stabilisce gli obblighi degli Stati membri per quanto riguarda il conseguimento dell'obiettivo dell'Unione di ridurre le sue emissioni di gas a effetto serra del 30 per cento al di sotto dei livelli del 2005 nel 2030 per i settori che non rientrano nel sistema di scambio di quote di emissioni dell'Unione europea istituito dalla direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio. Il trasporto su strada rappresenta uno dei principali contributori delle emissioni di tali settori. Inoltre, le emissioni del trasporto su strada mostrano una tendenza al rialzo e restano nettamente al di sopra dei livelli registrati nel 1990. Se le emissioni del settore del trasporto su strada dovessero continuare ad aumentare, tale aumento continuerà ad annullare le riduzioni ottenute in altri settori per la lotta ai cambiamenti climatici. La transizione verso una mobilità a zero emissioni dovrebbe essere equa e socialmente accettabile. Occorre pertanto tenere conto degli effetti sociali di tale transizione lungo tutta la catena di valore del settore automobilistico e affrontare in modo proattivo le conseguenze sull'occupazione. È quindi necessario elaborare programmi mirati a livello di Unione, nazionale e regionale per la riconversione, la riqualificazione e lo sviluppo delle competenze dei lavoratori nonché iniziative di formazione e di ricerca di un lavoro nelle comunità e nelle regioni colpite, in stretta collaborazione con le parti sociali e le autorità competenti. Nel quadro di tale transizione, l'occupazione femminile e le pari opportunità in tale settore, andrebbero potenziate. Una transizione riuscita verso una mobilità a zero emissioni richiede un approccio integrato ed il giusto contesto, che consenta di stimolare l'innovazione e mantenere la leadership tecnologica dell'Unione in tale settore. A tal fine sono necessari investimenti pubblici e privati nella ricerca e innovazione, una maggiore offerta di veicoli a basse e zero emissioni, la realizzazione di infrastrutture di ricarica e rifornimento e l'integrazione nei sistemi dell'energia nonché l'approvvigionamento sostenibile di materiali e la produzione sostenibile, il riutilizzo e il riciclaggio di batterie in Europa. Ciò richiede un'azione coerente a livello di Unione, nazionale, regionale e locale. Nell'ambito dell'attuazione del regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio (nuova procedura di prova per la misurazione delle emissioni di CO₂), una delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri, così come del loro consumo di carburante – la procedura internazionale di prova per i veicoli leggeri (Worldwide Harmonised Light Vehicles Test procedure – «WLTP») – stabilita nel regolamento (UE) 2017/1151 (della Commissione, ha iniziato ad essere applicata nel 2017. Tale procedura di prova fornisce valori delle emissioni di CO₂e di consumo di carburante che dovrebbero rispecchiare meglio
--	---

Regolamento Ue 2019/631 del 17 aprile 2019 che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi e che abroga i regolamenti (CE) n. 443/2009 e (UE) n. 510/2011.	le condizioni reali. È pertanto opportuno che i nuovi obiettivi in materia di emissioni di CO₂ siano basati sulle emissioni di CO₂ determinate a seguito di tale procedura di prova. Considerando tuttavia che le emissioni di CO₂ basate sulla WLTP saranno disponibili ai fini della conformità all'obiettivo a partire dal 2021, è opportuno che i nuovi i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ siano definiti come livelli di riduzione stabiliti in relazione agli obiettivi del 2021, calcolati sulla base delle emissioni di CO₂ 10 misurate ai fini della procedura di prova delle emissioni WLTP. Onde garantire la robustezza e la rappresentatività dei valori utilizzati come punto di partenza per definire gli obiettivi di riduzione delle emissioni da applicare nel 2025 e nel 2030, le condizioni per effettuare dette misurazioni sono state precisate nell'ambito dell'attuazione dei regolamenti di esecuzione (UE) 2017/1152 e (UE) 2017/1153. È importante che la fissazione dei requisiti di riduzione delle emissioni di CO₂ continui a garantire ai costruttori di veicoli prevedibilità e certezza in termini di pianificazione a livello dell'Unione per tutto il loro parco autovetture nuovo e il loro parco di veicoli commerciali leggeri all'interno dell'Unione. È pertanto opportuno stabilire gli obiettivi di riduzione delle emissioni per il 2025 e per il 2030 in relazione ai parchi di nuove autovetture e di nuovi veicoli commerciali leggeri a livello dell'Unione, tenendo conto dei tempi di rinnovo del parco veicoli e della necessità che il settore dei trasporti su strada contribuisca agli obiettivi climatici ed energetici per il 2030. Tale approccio graduale fornisce anche un segnale chiaro e anticipato all'industria automobilistica affinché non ritardi l'introduzione sul mercato di tecnologie efficienti sul piano energetico e di veicoli a zero e a basse emissioni. I livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ stabiliti nel presente regolamento si applicano alle autovetture nuove e ai veicoli commerciali leggeri nuovi. Per quanto riguarda il parco esistente di tali veicoli, inclusi i veicoli di seconda mano, misure aggiuntive volte a ridurre le emissioni possono inoltre essere adottate, tra l'altro, a livello nazionale e di Unione. Ad esempio, possono essere adottate misure per incentivare un maggiore tasso di rinnovo del parco veicoli, al fine di sostituire quanto prima i veicoli più vecchi e che emettono più emissioni con veicoli più performanti. L'accesso a veicoli a zero e a basse emissioni meno costosi potrebbe indurre un cambiamento delle abitudini dei consumatori e permettere una diffusione più rapida delle tecnologie a basse emissioni. Un apposito meccanismo di incentivazione dovrebbe essere introdotto per facilitare la transizione verso una mobilità ad emissioni zero. Tale meccanismo dovrebbe essere concepito in modo da promuovere la diffusione sul mercato dell'Unione di veicoli a zero e a basse emissioni. Inoltre, sarebbe opportuno introdurre una specifica misura transitoria per consentire l'accesso a veicoli a zero e a basse emissioni ai consumatori degli Stati membri i cui mercati sono caratterizzati da una bassa penetrazione di tali veicoli. Stabilire soglie di riferimento adeguate per la quota di veicoli a zero e a basse emissioni nel parco veicoli dell'UE, corredandolo di un meccanismo ben congegnato per adeguare l'obiettivo specifico per le emissioni di un costruttore sulla base della quota di veicoli a zero e a basse emissioni all'interno del proprio parco veicoli, dovrebbe fornire un segnale forte e credibile per lo sviluppo, l'introduzione e la commercializzazione di tali veicoli, pur consentendo l'ulteriore miglioramento dell'efficienza dei motori a combustione interna convenzionali. Per salvaguardare la diversità del mercato delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri e la capacità di soddisfare le differenti esigenze dei consumatori, è opportuno definire gli obiettivi specifici per le emissioni in funzione dell'utilità dei veicoli su base lineare. Il mantenimento della massa come parametro di utilità è considerato coerente con il regime esistente. Al fine di meglio riflettere la massa dei veicoli utilizzati su strada, occorre modificare, con effetto dal 2025, il parametro da massa in ordine di marcia a massa di prova del veicolo, come specificato nella WLTP. Occorre evitare che gli obiettivi per l'intero parco veicoli dell'UE siano modificati a seguito delle modifiche della massa media del parco stesso. È pertanto necessario che nel calcolo dell'obiettivo specifico per le emissioni si tenga conto senza ritardo delle modifiche della massa media e che gli adeguamenti del valore della massa media utilizzato a tal fine siano effettuati ogni due anni, con effetto a decorrere dal 2025.
--	---

Fonte: Corte dei conti su dati EuroLex

Per quanto attiene all'evoluzione della disciplina in materia di *Ecobonus*, essa deve essere ricostruita a partire dalla legge di bilancio per l'es. 2019, che ha previsto la possibilità, in via sperimentale, di concedere un contributo, non cumulabile con altri incentivi di carattere nazionale, parametrato al numero dei grammi di biossido di carbonio emessi per chilometro (CO₂/Km), a chi acquistasse, dal 1° marzo 2019 al 31 dicembre 2021, anche in locazione finanziaria, e immatricolasse in Italia un veicolo di categoria M1 (veicoli a motore per il trasporto di persone)⁴ nuovo di fabbrica, con prezzo di listino inferiore ai 50.000,00 euro (IVA esclusa). Il valore del predetto contributo era più elevato (da un minimo di 2.500 euro fino ad

⁴ Un veicolo di categoria M1 è un'autovettura ovvero veicolo a motore destinato al trasporto di persone, avente al massimo otto posti a sedere oltre al sedile del conducente.

un max di 6.000 euro) in caso di rottamazione di un veicolo della medesima categoria, omologato alle classi da Euro 0 a Euro 4 e limitato, fino ad un massimo di 4.000 euro, in assenza di rottamazione. Il contributo doveva essere corrisposto all'acquirente dal venditore, mediante compensazione con il prezzo di acquisto. Le imprese costruttrici o importatrici del veicolo nuovo erano tenute a rimborsare al venditore l'importo del contributo, recuperandolo quale credito d'imposta, utilizzabile esclusivamente in compensazione, ai sensi dell'art. 17 del decreto legislativo 9 luglio 1997, n. 241, attraverso la presentazione del modello F24 tramite i servizi telematici, messi a disposizione dall'Agenzia delle entrate.

Al fine di provvedere all'erogazione dei contributi statali previsti è stato istituito, nello stato di previsione della spesa dell'ex Mise, un Fondo, con una dotazione di 60 milioni di euro per il 2019 e di 70 milioni, per ciascuno degli anni 2020 e 2021, costituenti limite di spesa per la concessione dei benefici.

Le citate disposizioni hanno, inoltre, previsto la concessione a coloro che, nell'anno 2020, acquistassero, anche in locazione finanziaria, e immatricolassero in Italia un veicolo elettrico o ibrido nuovo di fabbrica delle categorie da L1e a L7e (ciclomotori a due ruote), di un contributo pari al 30 per cento del prezzo di acquisto, fino a un massimo di 3.000 euro (incrementabile fino al 40 per cento del prezzo di acquisto, con un massimo di 4.000 euro, in caso di consegna per la rottamazione di un veicolo di categoria Euro 0, 1, 2 o 3).

Con successivo decreto dell'allora Ministero dello sviluppo economico (Mise), di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e con il Ministro dell'economia e delle finanze, adottato in data 20 marzo 2019, è stata dettata la disciplina per l'applicazione dell'incentivo «eco-bonus» destinato, come detto sopra, all'acquisto di veicoli, nuovi di fabbrica, di categoria M1 a basse emissioni di CO₂ fino al limite massimo di 70 gr/Km e di categoria L1e ed L3e elettrici o ibridi. Tale provvedimento, confermando la natura sperimentale del Fondo in esame, oltre ad aver stabilito le tipologie di veicoli ammissibili a contributo, ha fissato l'entità del contributo e le modalità di corresponsione dello stesso, in presenza o meno di rottamazione. Lo stesso ha stabilito, inoltre, il trasferimento alla contabilità speciale n. 1778 «Agenzia delle entrate - fondi di bilancio» delle risorse di cui all'art. 1, commi 1041 e 1063, della legge n. 145 del 2018, per le regolazioni contabili conseguenti alla fruizione dei crediti di imposta concessi, al netto delle somme spettanti ad Invitalia, per la realizzazione e la gestione del sistema informatico da utilizzare per l'erogazione dei contributi. Il suddetto credito d'imposta andava utilizzato in compensazione solo dopo il rimborso al venditore, a partire dal 10° giorno del mese successivo alla conferma dell'operazione, entro i limiti previsti. A tal fine, il Ministero era tenuto a comunicare, entro il 5° giorno, di ciascun mese, all'Agenzia delle Entrate i dati delle imprese beneficiarie del credito d'imposta, con i relativi codici fiscali, sulla base delle operazioni confermate nel mese precedente. L'Agenzia delle entrate, a sua volta, trasmetteva entro il 31 marzo di ciascun anno, al Ministero i dati analitici dei crediti d'imposta utilizzati in compensazione nell'anno precedente. In caso di accertata indebita fruizione, totale o parziale, del contributo, a fronte del mancato rispetto delle condizioni previste, doveva essere disposta la revoca del credito d'imposta e recuperato il relativo ammontare.

Come ampiamente ricostruito nella tabella di seguito riportata, che riepiloga le norme nazionali di interesse per la materia trattata, non in ordine di gerarchia delle fonti ma cronologico, la disciplina degli incentivi alla mobilità sostenibile introdotti dalla legge di

bilancio per il 2019 risulta stratificata in numerose disposizioni, che si sono susseguite nel tempo, dando continuità agli incentivi, introdotti in via sperimentale per favorire la transizione verde, la ricerca, gli investimenti nella filiera del settore *Automotive*. Tutto ciò in vista della riconversione e della riqualificazione verso forme produttive innovative e sostenibili, in linea con gli obiettivi europei di riduzione delle emissioni nocive per l'ambiente e di sviluppo digitale, attraverso la concessione di incentivi all'acquisto di veicoli non inquinanti, nonché in vista del recupero e del riciclo dei materiali di produzione. In tale direzione si collocano le disposizioni contenute nei decreti legge n. 34/2019 e n. 162/2019 che hanno esteso al 2020 l'applicazione delle agevolazioni a favore dei veicoli di categorie L1 e - L7e fino ad un massimo di 8 mln di euro. Le risorse destinate ex art. 1, c. 1063 della LB per il 2019 erano tratte originariamente dal fondo di cui all'art. 49 del d. l. n. 66/2014, che, nelle more della riforma della legge di contabilità n. 106/2009, è stato istituito in esito alla ricognizione straordinaria effettuata dal Mef in collaborazione con le amministrazioni interessate dei residui passivi andati in perenzione amministrativa e relativo riaccertamento della sussistenza delle partite debitorie iscritte nel conto del patrimonio dello Stato in corrispondenza dei suddetti residui.

Il successivo d. l. n. 34/2020 ha apportato ulteriori modifiche, incrementando la dotazione delle risorse di 100 mln di euro nel 2020 e 200 mln di euro per il 2021 e variando i massimali previsti per tipologie di veicoli, in presenza o meno di rottamazione (vedi tab. n. 1). Ulteriore incremento alle risorse del Fondo per 400 mln per il 2020 è stato stabilito dal d. l. n. 104/2020. Con legge di bilancio 2021 le modifiche introdotte hanno avuto riguardo alle condizioni per la concessione dei contributi, che, a partire dal 1° gennaio 2021 e fino alla fine dell'anno, sono stati destinati ai veicoli le cui emissioni di CO₂ risultassero comprovate dal ciclo WLTP⁵, e nelle more del passaggio al nuovo sistema, le emissioni potevano essere calcolate ancora sulla base del criterio precedente NEDC⁶. Su questi aspetti è intervenuta la disciplina dettata dal Reg. Ue 2019/631 che ha ben precisato i termini della obbligatorietà dell'utilizzo di un sistema di omologazione rispetto ad un altro.⁷

⁵ Per misurare il consumo e le emissioni, i tecnici degli enti omologativi si devono attenere alla metodologia di prova WLTP (*Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure*), armonizzata per i veicoli leggeri, cioè autovetture (M1), furgoni e autocarri fino a 3,5 t (N1). Si tratta di una metodologia di prova standardizzata, utilizzata per misurare il consumo di carburante, le emissioni allo scarico e l'autonomia elettrica. Questa metodologia è stata sviluppata con l'obiettivo di fornire dati accurati e affidabili, che riflettano le condizioni di guida del mondo reale, consentendo così agli utilizzatori finali di prendere decisioni ponderate sull'efficienza e sull'impatto ambientale dei veicoli che intendono acquistare. Lo standard WLTP è adottato dalla Comunità Europea e in molti altri Paesi del mondo, ma non in tutti, infatti negli Stati Uniti si applica la EPA e in Cina la CLTC.

⁶ Prima che fosse introdotto il test WLTP, lo standard utilizzato in Europa era il NEDC (*New European Driving Cycle* - Nuovo Ciclo di Guida Europeo), superato perché ampiamente criticato in quanto non rappresentativo delle condizioni di guida del mondo reale e basato su schemi di guida obsoleti e velocità artificialmente basse. Il ciclo NEDC è costituito dalla ripetizione di quattro cicli "urbani", a una velocità massima di 50 km/h e uno extraurbano, alla velocità massima di 120 km/h e per stimare i livelli di emissioni inquinanti dei veicoli e per il consumo di carburante. Il ciclo NEDC è stato sostituito, a decorrere dal 1° settembre 2017 per i nuovi modelli di auto e dal 1° settembre 2018 per tutte le nuove immatricolazioni, dal nuovo test denominato WLTP (procedura mondiale di prova per veicoli leggeri) per la misurazione delle emissioni di CO₂, degli altri inquinanti (ossido di azoto e particelle PM) e dei consumi di carburante.

⁷ Come riportato nel considerando 48 del Reg. Ue 2019/631, l'efficacia degli obiettivi stabiliti per ridurre le emissioni reali di CO₂ dipende in maniera significativa dalla rappresentatività della procedura di prova ufficiale rispetto alle condizioni reali. In conformità con il parere scientifico 1/2016 del meccanismo di consulenza scientifica

Sono stati modificati anche i massimali delle agevolazioni a fronte delle diverse categorie di veicoli incentivati. Successivamente, in forza del d. l. n. 73/2021 è stata modificata ulteriormente la dotazione del Fondo di cui al co. 1041 dell'art. 1 della LB per il 2019 alla quale sono stati aggiunti 350 mln per il 2021, distribuiti per l'incentivazione dei diversi tipi di veicoli a basse emissioni di CO₂ a fronte della rottamazione di veicoli con più di dieci anni dall'immatricolazione. Nella stessa direzione si collocano, altresì, le disposizioni introdotte dal d. l. n. 121/2021 e dal d. l. n. 146/2021 per modificare o integrare quanto già previsto.

La misura originariamente introdotta in modalità sperimentale è diventata a regime in forza dell'art. 22 del d. l. n. 17/2022, convertito con modificazioni dalla legge 27 aprile 2022, n. 34, che ha, fra l'altro, istituito un Fondo, con le stesse finalità delle risorse destinate originariamente dalla LB per il 2019, e, dunque, volto a favorire la transizione verde, la ricerca e gli investimenti nella filiera del settore *Automotive*. Le anzidette risorse sono state allocate nello stato di previsione della spesa dell'allora Ministero dello sviluppo economico, con una dotazione di 700 milioni di euro per l'anno 2022 e di 1 miliardo di euro per ciascuno degli anni dal 2023 al 2030. L'applicazione delle citate disposizioni è stata assicurata attraverso l'adozione del d.p.c.m. 6 aprile 2022, che ha provveduto, fra l'altro, al riparto delle anzidette risorse, destinando 650 mln di euro al Mise per l'anno 2022 (successivamente rimodulate con d.p.c.m. 4 agosto 2022 in 630 mln di euro) risorse che per le successive annualità 2023 e 2024 risultano ridotte rispettivamente a 230 e 245 mln di euro.

Ulteriori modifiche ed integrazioni sono state introdotte successivamente con d. p. c. m. 20 maggio 2024, che ha previsto novità riguardanti: la possibilità di acquisto di veicoli di categoria M1 usato; la maggiorazione del contributo per l'acquisto di veicoli di categoria M1 da parte di persone fisiche, con ISEE inferiore a 30.000 euro; la maggiorazione del contributo per l'acquisto di veicoli di categoria M1, da parte dei titolari di licenze di taxi e di soggetti autorizzati all'esercizio del servizio di noleggio con conducente; il contributo per l'installazione di impianti a GPL e metano per autotrazione su autoveicoli di categoria M1.

(SAM), andrebbe introdotto un meccanismo per valutare la rappresentatività rispetto alle emissioni di CO₂ reali dei veicoli e i valori di consumo energetico stabiliti a norma della WLTP. Il modo più affidabile per garantire la rappresentatività dei valori di omologazione rispetto alle condizioni reali consiste nell'utilizzare i dati dei dispositivi di monitoraggio del consumo di carburante e/o energia presenti a bordo.

Tabella n. 1 bis – La disciplina nazionale dell’Ecobonus

Ecobonus	
L. 30.12.2018, n. 145, art. 1, cc. dal 1031 al 1041, e dal 1057 al 1064	c.1031. In via sperimentale, a chi acquista dal 1° marzo 2019 al 31 dicembre 2021, anche in locazione finanziaria, e immatricola in Italia un veicolo di categoria M1 nuovo di fabbrica, con prezzo risultante dal listino prezzi ufficiale della casa automobilistica produttrice inferiore a 50.000 euro IVA esclusa, è riconosciuto: a) a condizione che si consegna contestualmente per la rottamazione un veicolo della medesima categoria omologato alle classi da Euro 0 a Euro 4, un contributo parametrato al numero dei grammi di biossido di carbonio emessi per chilometro (CO₂ g/km), secondo gli importi di cui alla seguente tabella: b) in assenza della rottamazione di un veicolo della medesima categoria omologato alle classi da Euro 0 a Euro 4, un contributo di entità inferiore parametrato al numero dei grammi di biossido di carbonio emessi per chilometro secondo gli importi di cui alla seguente tabella: 1032. Il veicolo consegnato per la rottamazione deve essere intestato da almeno dodici mesi allo stesso soggetto intestatario del nuovo veicolo o ad uno dei familiari conviventi alla data di acquisto del medesimo veicolo, ovvero, in caso di locazione finanziaria del veicolo nuovo, deve essere intestato, da almeno dodici mesi, al soggetto utilizzatore del suddetto veicolo o a uno dei predetti familiari. 1033. Nell'atto di acquisto deve essere espressamente dichiarato che il veicolo consegnato è destinato alla rottamazione e sono indicate le misure dello sconto praticato e del contributo statale di cui al c.1031. 1034. Entro trenta giorni dalla data di consegna del veicolo nuovo, il venditore ha l'obbligo, pena il non riconoscimento del contributo, di avviare il veicolo usato per la demolizione e di provvedere direttamente alla richiesta di cancellazione per demolizione allo sportello telematico dell'automobilista, di cui al regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 19 settembre 2000, n. 358. 1035. Ai fini di quanto disposto dal c. 1034, il venditore consegna i veicoli usati ai centri di raccolta appositamente autorizzati, anche per il tramite delle case costruttrici al fine della messa in sicurezza, della demolizione, del recupero di materiali e della rottamazione. I veicoli suddetti non possono essere rimessi in circolazione. . 1036. Il contributo di cui al c. 1031 è corrisposto all'acquirente dal venditore, mediante compensazione con il prezzo di acquisto e non è cumulabile con altri incentivi di carattere nazionale. 1037. Le imprese costruttrici o importatrici del veicolo nuovo rimborsano al venditore l'importo del contributo e recuperano tale importo quale credito d'imposta, utilizzabile esclusivamente in compensazione ai sensi dell'art. 17 del decreto legislativo 9 luglio 1997, n. 241, senza applicazione dei limiti di cui all'art. 34 della legge 23 dicembre 2000, n. 388, e all'articolo 1, c. 53, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, presentando il modello F24 esclusivamente tramite i servizi telematici messi a disposizione dall'Agenzia delle entrate. 1040 Con decreto del Ministro dello sviluppo economico, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, è dettata la disciplina applicativa delle disposizioni di cui ai cc. 1031 e seguenti, con particolare riferimento alle procedure di concessione del contributo di cui al c. 1031 e della detrazione di cui al c.1039. 1041. Per provvedere all'erogazione dei contributi statali di cui al c. 1031 è istituito, nello stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico, un fondo con una dotazione di 60 milioni di euro per il 2019 e di 70 milioni per ciascuno degli anni 2020 e 2021, che costituisce limite di spesa per la concessione del beneficio. (omissis) 1047. Al fine di monitorare lo stato di attuazione delle misure di cui ai commi 1031 e seguenti è istituito presso il Ministero dello sviluppo economico un sistema permanente di monitoraggio, che si avvale anche delle informazioni fornite dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. (omissis) 1057. Nel rispetto delle disposizioni vigenti in materia di aiuti di Stato, a coloro che, nell'anno 2020, acquistano, anche in locazione finanziaria, e immatricolano in Italia un veicolo elettrico o ibrido nuovo di fabbrica delle categorie L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e e L7e è riconosciuto un contributo pari al 30 per cento del prezzo di acquisto, fino a un massimo di 3.000 euro. Il contributo di cui al primo periodo è pari al 40 per cento del prezzo di acquisto, fino a un massimo di 4.000 euro, nel caso sia consegnato per la rottamazione un veicolo di categoria euro 0, 1, 2 o 3 ovvero un veicolo che sia stato oggetto di ritargatura obbligatoria ai sensi del decreto Mit 2 febbraio 2011, pubblicato nella GU n. 76 del 2 aprile 2011, di cui si è proprietari o intestatari da almeno dodici mesi ovvero di cui sia intestatario o proprietario, da almeno dodici mesi, un

	familiare convivente. Il contributo di cui al presente c. può essere riconosciuto fino a un massimo di cinquecento veicoli acquistati nel corso dell'anno e intestati al medesimo soggetto. (omissis) 1058. Entro quindici giorni dalla data di consegna del veicolo nuovo, il venditore ha l'obbligo, pena il non riconoscimento del contributo, di consegnare il veicolo usato a un demolitore e di provvedere direttamente alla richiesta di cancellazione per demolizione allo sportello telematico dell'automobilista, di cui al regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 19 settembre 2000, n. 358. 1059. I veicoli usati di cui al c. 1058 non possono essere rimessi in circolazione e devono essere avviati o alle case costruttrici o ai centri appositamente autorizzati, anche convenzionati con le stesse, al fine della messa in sicurezza, della demolizione, del recupero di materiali e della rottamazione. 1060. Il contributo di cui al c. 1057 è corrisposto dal venditore mediante compensazione con il prezzo di acquisto. (omissis) 1063. Per la concessione del contributo di cui al c. 1057 è autorizzata la spesa di 10 mln di euro per l'anno 2019. Il Mef effettua il monitoraggio dell'imposta, ai fini di quanto previsto dall'art. 17, c. 13 della l. n. 196/2009. Per la copertura degli oneri si provvede nel limite di 10 mln di euro per l'anno 2019 mediante utilizzo del fondo di conto capitale iscritto nello stato di previsione della spesa del Mise ex art. 49, c. 2 lett. d) del d.l. n. 66/2014 convertito dalla l. n. 89/2014 1064. Con decreto del Ministro dello sviluppo economico, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, è dettata la disciplina applicativa delle disposizioni di cui ai cc. 1057 e seguenti.
D.M. 20 marzo 2019 del Mise, di concerto con il Ministero infrastrutture e trasporti e il Mef	Contiene la disciplina applicativa dell'incentivo «Eco-bonus» per l'acquisto di veicoli nuovi di fabbrica di categoria M1 a basse emissioni di CO₂ (max 70 gr/km) e di categoria L1 ed L3 e elettrici o ibridi che stabilisce le tipologie di veicoli ammissibili a contributo, l'entità del contributo e le modalità di corresponsione dello stesso, sia per i veicoli della categoria M1 che per quelli delle categorie L1 e L3 in presenza o in assenza di veicoli da rottamare. Stabilisce, inoltre, che le risorse dei fondi di cui all'art. 1, commi 1041 e 1063, della legge n. 145 del 2018 sono trasferite alla contabilità speciale n. 1778 «Agenzia delle entrate - fondi di bilancio» per le regolazioni contabili conseguenti alla fruizione dei crediti di imposta concessi, al netto delle somme spettanti ad Invitalia, per la realizzazione e la gestione del sistema informatico da utilizzare per la gestione dei contributi. In tale sistema i venditori dei veicoli agevolabili, per la prenotazione dei contributi, si devono registrare inserendo i dati relativi all'ordine di acquisto del veicolo, ivi compresa l'indicazione dell'importo versato a titolo di acconto, secondo la procedura resa disponibile sul sito www.mise.gov.it – ed ottenendo, secondo la disponibilità di risorse, una ricevuta di registrazione della prenotazione. Entro centottanta giorni dalla prenotazione, i venditori confermano l'operazione, comunicando, tra l'altro, il numero di targa del veicolo nuovo consegnato, nonché il codice fiscale dell'impresa costruttrice o importatrice del veicolo. Entro quindici giorni dalla data di consegna del veicolo nuovo, pena il disconoscimento del contributo statale hanno l'obbligo di consegnare il veicolo usato ad un demolitore, che lo prende in carico, oltre ad avere l'obbligo di provvedere direttamente, anche avvalendosi del demolitore stesso, alla richiesta di cancellazione per demolizione allo sportello telematico dell'automobilista. I veicoli usati non possono in alcun modo essere rimessi in circolazione e devono essere consegnati dal venditore ai centri di raccolta appositamente autorizzati. Le imprese costruttrici o importatrici del veicolo nuovo rimborsano al venditore l'importo del contributo, ricevendo dallo stesso la documentazione necessaria, fra cui copia del libretto di circolazione e il documento di presa in carico del veicolo usato da parte del demolitore, che dovrà essere conservata fino al 31 dicembre del quinto anno successivo a quello in cui è stata emessa fattura di vendita. Il credito d'imposta può essere utilizzato in compensazione dopo il rimborso al venditore, a partire dal giorno 10 del mese successivo alla conferma dell'operazione, entro i limiti previsti. Il Ministero dello Sviluppo Economico comunica entro il giorno 5 di ciascun mese, all'Agenzia delle Entrate i dati delle imprese beneficiarie del credito d'imposta, con i relativi codici fiscali, sulla base delle operazioni confermate nel mese precedente. Per i veicoli di categoria M1, è prevista una fase sperimentale con un fondo iniziale di 20 milioni di euro per 120 giorni, con risorse aggiuntive per gli anni successivi stabilite tramite decreti del direttore generale. Per quanto riguarda la revoca del credito d'imposta, questa deve essere disposta in caso di accertata indebita fruizione totale o parziale del contributo per il verificarsi del mancato rispetto delle condizioni previste, e l'ammontare relativo recuperato, in conformità con la normativa vigente. L'Agenzia delle Entrate trasmette al Ministero dello Sviluppo Economico i dati analitici dei crediti d'imposta utilizzati in compensazione nell'anno precedente entro il 31 marzo di ogni anno.

d.l. 30.04.2019 n. 34 (decreto crescita) convertito, con modificazioni, dalla l. 28.06.2019, n. 58 art. 10 bis	Vengono apportate delle modificazioni all'art. 1 della legge n. 145/2018, sostituendo per intero il c. 1057 "A coloro che, nell'anno 2019, acquistano, anche in locazione finanziaria, e immatricolano in Italia un veicolo elettrico o ibrido nuovo di fabbrica delle categorie L1 e L2e, L3e, L4e, L5e, L6e e L7e e che consegnano per la rottamazione un veicolo, appartenente a una delle suddette categorie, di cui siano proprietari o intestatari da almeno dodici mesi, ovvero di cui sia intestatario o proprietario, da almeno dodici mesi, un familiare convivente, è riconosciuto un contributo pari al 30 per cento del prezzo di acquisto, fino ad un massimo di 3.000 euro, nel caso in cui il veicolo consegnato per la rottamazione sia della categoria euro 0, 1, 2 o 3, ovvero sia stato oggetto di ritargatura obbligatoria, ai sensi del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 2 febbraio 2011, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 76 del 2 aprile 2011 c. 1062, lett. c)".
d.l. n. 162 del 30.12.2019 convertito, con modificazioni, dalla l. n. 8 del 28.02.2020, art. 12 cc. 1, 2 e 2bis	Viene esteso per il 2020 il contributo previsto dall'articolo 1, c. 1057 della legge 145/2018, fino a un limite di 8 milioni di euro, mediante riduzione del Fondo di cui al c. 1041 e vengono apportate delle modifiche al c. 1031: alle lettere a) e b), le parole: «alle classi Euro 1, 2, 3 e 4» sono sostituite dalle seguenti: «alle classi da Euro 0 a Euro 4» e sono aggiornati i contributi in funzione delle classi di emissione di CO ₂ .
d.l. 19.05.2020, n. 34 (c.d. decreto rilancio) convertito dalla legge 17.07.2020, n. 77 art. 44.	Vengono apportate ulteriori modifiche ai contributi statali per l'acquisto di veicoli, specificando le condizioni e i requisiti per ricevere tali incentivi. Il Fondo previsto dall'articolo 1, c. 1041 della Legge di Bilancio 2019 viene aumentato di 100 milioni di euro per il 2020 e di 200 milioni di euro per il 2021 (c. 1); Per l'acquisto di veicoli (1° agosto 2020 - 31 dicembre 2020) con rottamazione si ha diritto a contributi di 2.000 euro per veicoli con emissioni di CO ₂ da 0-20 e 21-60, di 1.750 euro per veicoli con emissione 61-90 e 1.700 per veicoli con emissione 91-110, purché il venditore applichi uno sconto di almeno 2.000 euro; senza rottamazione, invece, contributi fino a 1.000 euro per veicoli con emissioni di CO ₂ fino a 90 g/km e di 750 euro per veicoli con emissione 91-110, a condizione che il venditore applichi uno sconto di almeno 1.000 euro (c. 1bis). Requisiti per i veicoli M1 nuovi di fabbrica: - Emissioni di CO ₂ tra 0 e 60 g/km per i veicoli nuovi con un prezzo inferiore a quanto stabilito dal c. 1031 della legge 145/2018; Emissioni di CO ₂ tra 61 e 110 g/km per i veicoli di classe Euro 6 di ultima generazione, con un prezzo massimo di 40.000 euro (escluso IVA) (c. 1ter). I contributi per l'acquisto di veicoli sono cumulabili con quelli già previsti dalla legge 145/2018, art. 1, c. 1031 (c. 1quater). Le norme per l'attuazione dei contributi seguono le disposizioni specificate nei commi 1032-1038 della legge 145/2018 (c. 1 quinquies). Le persone che rottamano veicoli Euro 0-3 e acquistano veicoli Euro 6 o con emissioni di CO ₂ ≤ 60 g/km tra il 1° luglio 2020 e il 31 dicembre 2020 pagheranno solo il 60% degli oneri fiscali per il trasferimento di proprietà; con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze sono individuate le modalità attuative del presente c. nel limite complessivo di spesa di 5 milioni di euro per l'anno 2020 (c. 1 sexies). Chi rottama un veicolo di categoria M1 rientrante tra quelli previsti dal c. 1032 dell'art. 1 l. n. 145/2018 contestualmente all'acquisto di un veicolo (emissioni 0-110 g/km) ha diritto, nei limiti delle risorse disponibili, a un credito di imposta del valore di 750 euro, da utilizzare entro tre annualità per l'acquisto di monopattini elettrici, biciclette elettriche o muscolari, abbonamenti al trasporto pubblico, servizi di mobilità elettrica in condivisione o sostenibile, nel limite complessivo di spesa di 5 milioni di euro per l'anno 2020 (c. 1 septies). Il Fondo previsto dalla legge 145/2018, art. 1, c. 1041, è incrementato di 50 milioni di euro per il 2020, destinati esclusivamente all'attuazione del c. 1bis (c. 1 octies).
d.l. 14.08.2020, n. 104 (decreto agosto) convertito, con modificazioni dalla l. 13.10.2020, n. 126 art. 74 e 74bis	Vengono apportate modifiche all'art. 44 del d. l. n. 34/2020. Il fondo previsto dall'articolo 1, c. 1041 della L. 145/2018 è incrementato di 400 milioni di euro per il 2020. Di questi, 300 milioni sono destinati esclusivamente alle disposizioni dell'art. 44, c. 1-bis del d. l. n. 34/2020, con le seguenti ripartizioni: 50 milioni di euro per contributi aggiuntivi per l'acquisto di autoveicoli con emissioni di CO ₂ da 0 a 60 g/km; 150 milioni di euro per contributi per l'acquisto di autoveicoli con emissioni di CO ₂ tra 61 e 90 g/km; 100 milioni di euro per contributi per l'acquisto di autoveicoli con emissioni di CO ₂ tra 91 e 110 g/km.
LB per il 2021 (l. 30.12.2020, n. 178) art. 1 cc. da 651 a 659 e c. 691	Vengono apportate modifiche all'art. 1 della l. n. 145/2018 che riguardano principalmente la gestione dei contributi e delle imposte legate all'acquisto di veicoli, con particolare attenzione alle emissioni di CO ₂ secondo una nuova tabella (91-210 g/km: 1.100 euro, 211-240 g/km: 1.600 euro, 241-290 g/km: 2.000 euro, superiore a 290 g/km: 2.500 euro). Viene inserito un nuovo comma, il 1046bis: A partire dal 1° gennaio 2021, le emissioni di CO ₂ per determinare il contributo e l'imposta saranno basate sul ciclo di prova WLTP, come specificato nel regolamento (UE) 2017/1151. Nelle more del passaggio al nuovo ciclo di omologazione WLTP, per i veicoli acquistati fino al 31 dicembre 2020 e immatricolati dal 1° gennaio 2021 al 30 giugno 2021, si considererà il valore di emissioni NEDC, come stabilito con circolare del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (c. 651). Per l'acquisto di veicoli nuovi dal 1° gennaio 2021 al 31 dicembre 2021, sia da parte di persone fisiche che giuridiche, sono previsti i seguenti contributi statali: con rottamazione di un veicolo omologato in una classe inferiore a Euro 6 e immatricolato prima del 1° gennaio 2011, 2.000 euro con emissione CO ₂ fino a 60 g/Km ed è richiesto che il venditore offra uno sconto minimo di 2.000 euro; senza rottamazione il contributo sarà

	di 1.000 euro con emissione CO₂ fino a 60 g/Km e con sconto minimo da parte del venditore di 1.000 euro (c. 652). Tali contributi sono riconosciuti per veicoli M1 nuovi con prezzo inferiore a quello previsto dal c. 1031, art. 1, l. n. 145/2018 (c. 653). Per veicoli nuovi con emissione CO₂ compresi tra 61 e 135 g/Km, in presenza di rottamazione, il contributo sarà di 1.500 euro ed è richiesto che il venditore offra uno sconto minimo di 2.000 euro (c. 654); tali veicoli devono essere omologati in una classe non inferiore ad Euro 6 di ultima generazione e abbiano un prezzo, risultante dal listino prezzi ufficiale della casa automobilistica produttrice, inferiore a 40.000 euro al netto dell'imposta sul valore aggiunto (c. 655). A chi acquista in Italia, a decorrere dal 1° gennaio 2021 e fino al 30 giugno 2021, veicoli commerciali di categoria N1 nuovi di fabbrica o autoveicoli speciali di categoria M1 nuovi di fabbrica, è riconosciuto un contributo differenziato in base alla massa totale a terra del veicolo, all'alimentazione e all'eventuale rottamazione di un veicolo della medesima categoria omologato in una classe fino ad Euro 4/IV (c. 657). Per l'erogazione dei suddetti contributi il fondo di cui all'articolo 1, c. 1041, della legge n. 145/2018, è rifinanziato nella misura di 420 milioni di euro per l'anno 2021 quale limite di spesa secondo la seguente ripartizione: a) euro 120 milioni riservati ai contributi aggiuntivi per l'acquisto di autoveicoli compresi nelle fasce 0-20 g/km CO₂ e 21-60 g/km CO₂ di cui alle lettere a) e b) del c. 652; b) euro 250 milioni riservati ai contributi per l'acquisto di autoveicoli compresi nella fascia 61-135 g/km CO₂ di cui al c. 654) euro 50 milioni riservati ai contributi per l'acquisto di veicoli commerciali di categoria N1 nuovi di fabbrica o autoveicoli speciali di categoria M1 nuovi di fabbrica previsti dal c. 657, di cui 10 milioni riservati ai veicoli esclusivamente elettrici (c. 659). Il contributo di cui al c. 1057, art. 1, l. n. 145/2018, è riconosciuto, nel limite di 20 milioni di euro per ciascuno degli anni 2021, 2022 e 2023 e nel limite di 30 milioni di euro per ciascuno degli anni 2024, 2025 e 2026, alle medesime condizioni previste dal citato c. 1057, anche per gli acquisti di cui al medesimo comma effettuati negli anni dal 2021 al 2026 (c. 691).
d.l. 25.05.2021, n. 73 (decreto sostegni bis) convertito, con modificazioni dalla l. 23.07.2021, n. 106 art. 73 <i>quinquies</i>	L'art. 73 <i>quinquies</i> prevede modifiche alla legge n. 178/2020, e specifica l'incremento della dotazione del fondo destinato agli incentivi per l'acquisto di autoveicoli a basse emissioni di CO₂ per l'anno 2021. I punti principali sono i seguenti: I termini dei cc. 654 e 657 sono prorogati dal 30 giugno 2021 al 31 dicembre 2021 (c. 1); il fondo di cui al c. 1041 è aumentato di 350 milioni di euro per il 2021, ripartiti come segue (c. 2): 60 milioni per l'acquisto di autoveicoli con emissioni tra 0-60 g/km di CO₂ (lett. a)), 200 milioni per autoveicoli con emissioni tra 61-135 g/km di CO₂ (lett. b)), 50 milioni per veicoli commerciali di categoria N1 e o autoveicoli speciali M1, con 15 milioni riservati ai veicoli elettrici (lett. c)), 40 milioni per l'acquisto di veicoli usati di categoria M1, di prima immatricolazione in Italia, con prezzo non superiore a 25.000 euro e di classe non inferiore a Euro 6 con rottamazione di un veicolo della stessa categoria immatricolato in data anteriore al 1° gennaio 2011 ovvero che nel periodo di vigenza dell'agevolazione superi i dieci anni dalla data di immatricolazione e di cui l'acquirente o un suo familiare convivente siano proprietari o intestatari da almeno dodici mesi, con contributi variabili in base alle emissioni di CO₂ (lett. d)).
d.l. 10.09.2021, n. 121 (c.d. decreto infrastrutture) convertito, con modificazioni dalla l. 9.11.2021 n. 156, art. 8	Modifiche e le nuove disposizioni in materia di incentivi per l'acquisto di veicoli meno inquinanti, inclusi quelli delle categorie M1, M1 speciali, N1 e L. Ecco i punti principali: in considerazione degli effetti dell'emergenza epidemiologica da Covid 19 le parole contenute nell'art. 1, c. 1031 della lb del 2019 in via sperimentale a chi acquista anche in locazione finanziaria e immatricola in Italia dal 1 marzo 2019 al 31 dicembre 2021 sono sostituite dal 1 marzo 2019 al 31 dicembre 2021 e analogamente è stato prorogato al 31 dicembre 2021 il termine per l'installazione di un sistema di riqualificazione elettrica, omologato, ai fini dell'erogazione di contributi su veicoli immatricolati con motore termico. Inoltre, sono state introdotte novità anche con riferimento all'utilizzo delle risorse destinate all'acquisto di veicoli meno inquinanti, ovvero le risorse di cui all'art. 73 -<i>quinquies</i>, c. 2, lettera a), del d.l. n. 73/2021, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 123/2021, relative ai contributi per l'acquisto, anche in locazione finanziaria, di autoveicoli con emissioni comprese nella fascia 0-60 grammi (g) di anidride carbonica (CO₂) per chilometro (Km), di cui all'articolo 1, c. 652, della l. n. 178/2020, disponibili alla data di entrata in vigore del decreto, sono destinate all'erogazione dei contributi, per i medesimi veicoli, previsti dall'articolo 1, c. 1031, della l. n. 145/2018. Con provvedimento del Ministero dello sviluppo economico possono essere destinate ai medesimi fini le risorse del richiamato articolo 73 -<i>quinquies</i>, c. 2, lettera a), del d.l. n. 73/2021, convertito, con modificazioni, dalla l. n. 123/2021, che si rendono disponibili successivamente alla data di entrata in vigore del presente decreto. Il c. 77 dell'art. 1, l. 30 dicembre 2020, n. 178 è stato sostituito con una nuova disposizione che prevede la concessione di un contributo alternativo e non cumulabile con altri contributi statali nella misura del 40 per cento delle spese sostenute per l'acquisto in Italia, entro il 31 dicembre 2021, anche in locazione finanziaria, di un solo veicolo, nuovo di fabbrica, alimentato esclusivamente ad energia elettrica di potenza inferiore ai 150 kW di categoria M1 che abbia un prezzo risultante dal listino prezzi ufficiale inferiore a 30.000 euro. Tale

	contributo è concesso ad un solo soggetto per nucleo familiare con indicatore Isee inferiore a 30.000 euro entro il limite max di stanziamento per il 2021 di 20 mln di euro nell'ambito di uno specifico fondo. Anche in tale ipotesi il contributo è corrisposto all'acquirente dal venditore mediante compensazione con il prezzo di acquisto e le case produttrici rimborsano il venditore recuperando l'importo sotto forma di credito d'imposta.
d.l. 21.10.2021, n. 146 (decreto fiscale), convertito, con modificazioni, dalla l. 17.12.2021, n. 215 art. 7	La dotazione del fondo previsto dall'articolo 1, c. 1041, della legge n. 145/2018 viene incrementata di 100 milioni di euro per l'anno 2021, con la seguente ripartizione: 65 milioni di euro per l'acquisto, anche in locazione finanziaria, di autoveicoli con emissioni tra 0-60 g/km di CO2 (art. 1, c. 1031, della l. n. 145/2018); 20 milioni di euro per l'acquisto, anche in locazione finanziaria, di veicoli commerciali di categoria N1 nuovi di fabbrica o autoveicoli speciali di categoria M1 nuovi di fabbrica (art. 1, c. 657, della l. n. 178/2020), con 15 milioni riservati ai veicoli esclusivamente elettrici; 10 milioni di euro per l'acquisto, anche in locazione finanziaria, di autoveicoli con emissioni tra 61-135 g/km di CO2 (art. 1, c. 654, della l. n. 178/2020); 5 milioni di euro per i contributi previsti dall'articolo 73-quinquies, c. 2, lett. d), del d.l. n. 73/2021, convertito con modificazioni dalla l. n. 106/2021. A decorrere dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili provvede alla concessione dei contributi di cui all' art. 1, c. 1031, lett. b-bis), della l. n. 145/2018, secondo le modalità stabilite con il decreto di cui all' articolo 74-bis del d.l. n. 104/2020, convertito, con modificazioni, dalla l. n. 126/2020. A tal fine, le risorse iscritte nello stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico, pari a 3 milioni di euro per l'anno 2020 e a 12 milioni di euro per l'anno 2021, autorizzate dall' art. 74-bis, c. 3, del medesimo d.l., sono trasferite su apposito capitolo dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.
d.l. 1° marzo 2022, n. 17 convertito, con modificazioni, dalla l. 27.04.2022, n. 34 art. 22	Riconversione, ricerca e sviluppo del settore Automotive. 1. Al fine di favorire la transizione verde, la ricerca, gli investimenti nella filiera del settore Automotive finalizzati all'insediamento, alla riconversione e alla riqualificazione verso forme produttive innovative e sostenibili, in linea con gli obiettivi europei di riduzione delle emissioni nocive per l'ambiente e di sviluppo digitale, nonché per la concessione di incentivi all'acquisto di veicoli non inquinanti e per favorire il recupero e il riciclaggio dei materiali, è istituito un fondo nello stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico con una dotazione di 700 milioni di euro per l'anno 2022 e 1.000 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2023 al 2030. 2. Con uno o più decreti del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro dello sviluppo economico, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e il Ministro della transizione ecologica, da adottare entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, sono definiti gli interventi ammissibili al finanziamento del fondo di cui al comma 1 nel rispetto della normativa europea sugli aiuti di Stato, i criteri e le modalità di attuazione del presente articolo, nonché il riparto delle risorse del fondo di cui al c. 1. 3. Agli oneri derivanti dal c. 1 del presente articolo, pari a 700 milioni di euro per l'anno 2022 e 1.000 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2023 al 2030, si provvede ai sensi dell'articolo 42.
d.p.c.m. 6 aprile 2022	In attuazione dell'art. 22 del citato d.l. n. 17/2022, con il d.p.c.m. del 6 aprile 2022 si è proceduto al riparto delle risorse del Fondo destinate al riconoscimento degli incentivi per l'acquisto di veicoli non inquinanti, effettuati a decorrere dalla data di entrata in vigore del d.p.c.m. e sino al 31 dicembre 2022 e nel corso di ciascuna delle annualità 2023 e 2024 oltre che all'assegnazione delle relative risorse all'amministrazione competente all'erogazione dei medesimi incentivi, e alla definizione degli stessi. Le risorse del Fondo destinate al riconoscimento degli incentivi per l'acquisto di veicoli non inquinanti, individuate in 650 milioni di euro per ciascuna delle annualità dal 2022 al 2024, sono assegnate al Ministero dello sviluppo economico, che provvede all'erogazione ai sensi di quanto previsto dall'art. 2 e dai commi 2 e 3 del presente articolo. 2. Fatto salvo quanto previsto dal c. 3, le risorse trasferite ai sensi del comma 1 quali limiti massimi complessivi annui di spesa, sono così destinate: a) per l'anno 2022, 220 milioni di euro ai contributi di cui alla lettera a) , 225 milioni di euro ai contributi di cui alla lettera b) , 170 milioni di euro ai contributi di cui alla lettera c) , per 10 milioni di euro ai contributi di cui alla lettera d) , 15 milioni di euro a c. i contributi di cui alla lettera e) e 10 milioni di euro ai contributi di cui alla lettera f) dell'art. 2, comma 1. Una quota pari al 5 per cento delle risorse destinate dal presente comma ai contributi di cui alle lettere a) e b) dell'art. 2, c. 1, è riservata agli acquisti effettuati da persone giuridiche ai sensi del c. 2 del medesimo art. 2; b) per l'anno 2023, 230 milioni di euro ai contributi di cui alla lettera a) , 235 milioni di euro ai contributi di cui alla lettera b) , 150 milioni di euro ai contributi di cui alla lettera c) , per 5 milioni di euro ai contributi di cui alla lettera d) , 15 milioni di euro ai contributi di cui alla lettera e) e 15 milioni di euro ai contributi di cui alla lettera f) . Una quota pari al 5 per cento delle risorse destinate dal presente comma ai contributi di cui

	alle lettere a) e b) dell'art. 2, c. 1, è riservata agli acquisti effettuati da persone giuridiche ai sensi del c. 2 del medesimo art. 2; c) per l'anno 2024, 245 milioni di euro ai contributi di cui alla lettera a) , 245 milioni di euro ai contributi di cui alla lettera b) , 120 milioni di euro ai contributi di cui alla lettera c) , per 5 milioni di euro ai contributi di cui alla lettera d) , 15 milioni di euro ai contributi di cui alla lettera e) e 20 milioni di euro ai contributi di cui alla lettera f) dell'art. 2, c. 1. Una quota pari al 5 per cento delle risorse destinate dal presente comma ai contributi di cui alle lettere a) e b) dell'art. 2, comma 1, è riservata agli acquisti effettuati da persone giuridiche ai sensi del c. 2 del medesimo art. 2. 3. Con successivo decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro per lo sviluppo economico, di concerto con i Ministri dell'economia e delle finanze, delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, della transizione ecologica, anche in ragione dell'andamento del mercato e dell'evoluzione tecnologica, possono essere rimodulati, nel limite dello stanziamento di cui al comma 1, le destinazioni di cui al c. 2 e gli incentivi di cui all'art. 2.
d.p.c.m. del 4 agosto 2022 art. 40 bis	Modifiche al d.p.c.m. del 6 aprile 2022: 1. Per l'anno 2022, le risorse assegnate con il decreto del d.p.c.m. 6 aprile 2022, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 113 del 16 maggio 2022, in attuazione dell'articolo 22, c. 1, del d. l. 1° marzo 2022, n. 17, convertito, con modificazioni, dalla l. 27 aprile 2022, n. 34, sono rimodulate. Conseguentemente, le risorse destinate per il medesimo anno alla concessione di incentivi per l'acquisto di nuovi veicoli di categoria M1 nella fascia di emissione 21-60 g, ai sensi dell'articolo 2, c. 1, lett. b) , del citato decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, sono ridotte di 20 milioni di euro al fine di incrementare del medesimo ammontare la dotazione della misura di cui all'articolo 2, c. 1, lett. e) , del medesimo d.p.c.m.
d.l. 21.06.2022, n. 73 (decreto semplificazioni) convertito, con modificazioni, dalla l. 4.08.2022, n. 122 artt. 40 e 40bis	Art. 40. Disposizioni in materia di termini del procedimento di prenotazione degli incentivi auto 1. Nelle procedure per l'erogazione degli incentivi per l'acquisto di veicoli non inquinanti di competenza del Ministero dello sviluppo economico effettuate entro il 31 di cembre 2022, i termini per la conferma dell'operazione e per la comunicazione del numero di targa del veicolo nuovo consegnato nonché del codice fiscale dell'impresa costruttrice o importatrice del veicolo, decorrenti dalla prenotazione disciplinata dal decreto del Ministro dello sviluppo economico 20 marzo 2019, sono fissati in 270 giorni, anche in deroga alle disposizioni vigenti alla data di entrata in vigore del presente decreto che prevedono termini inferiori.
d.l. n. 68 del 16.06.2022 convertito, con modificazioni, dalla l. n. 108 del 5.08.2022, art. 7quinquies	Differisce il termine del 30 giugno 2022 di cui all'art. 8, c. 2, primo periodo, del d.l. 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla l. 9 novembre 2021, n. 156, al 30 settembre 2022.
d.l. 29.12.2022, n. 198 (decreto milleproroghe) convertito, con modificazioni, dalla l. 24.02.2023, n. 14 art. 12, c. 3	Art. 12 - 3. La misura di cui all'art. 2, c. 1, lett. f - bis) del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 6 aprile 2022 (ricariche elettriche) è estesa alle annualità 2023 e 2024. Conseguentemente, le risorse assegnate dal citato decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 6 aprile 2022 per gli anni 2023 e 2024 alla concessione di incentivi per l'acquisto di nuovi veicoli, ai sensi dell'articolo 2, c. 1, lettera a) del citato decreto, sono ridotte di 40 milioni di euro per ciascuna delle annualità 2023 e 2024 per essere destinate alla misura di cui all'articolo 2, c. 1, lettera f - bis) del medesimo decreto del Presidente del Consiglio dei ministri
d.l. 10.08.2023, n. 104 convertito, con modificazioni, dalla l. 9.10.2023, n. 136, art. 3, cc. 4 e 5	Ai soggetti vincitori del concorso straordinario, indetto per il rilascio a titolo oneroso di licenze aggiuntive, di carattere stagionale e temporaneo, per la conduzione di taxi a fronte di eccezionali flussi turistici è riconosciuto, fino al 31 dicembre 2024, ai fini dell'acquisto di veicoli a basso livello di emissioni, ricompresi nelle fasce 0-20, 21-60 e 61-135 g/km di CO ₂ , da adibire al servizio taxi, il riconoscimento di incentivi all'acquisto previsti dai d.p.c.m. attuativi dell'art. 22 del d. l. n. 17/2022; l'incentivo per l'acquisto di veicoli non inquinanti è, altresì, riconosciuto ai titolari di licenza per l'esercizio del servizio di taxi che sostituiscono il proprio autoveicolo adibito al servizio e ai soggetti autorizzati all'esercizio del servizio di noleggio con conducente che sostituiscono il proprio autoveicolo adibito al servizio. Il contributo è riconosciuto nel rispetto della normativa sugli aiuti di Stato <i>de minimis</i>
D.M. 17 ottobre 2023 del Mimit, di concerto con il Ministero infrastrutture e trasporti e il Mef	Modifica dell'art. 6, c. 2 del DM del 20 marzo 2019 con l'estensione del termine per la conferma delle prenotazioni dei contributi da centootanta (180) giorni a duecentosessanta giorni (270), decorrenti dalla data di inserimento della prenotazione sulla piattaforma informatica.
d.p.c.m. del 20 maggio 2024	Rimodulazione delle risorse non utilizzate negli anni 2022 e 2023 e delle risorse 2024 e delle rispettive destinazioni, dalla data di entrata in vigore del decreto fino al 31.12.2024, nei limiti delle risorse individuate con d.p.c.m. 6.04.2022, così come modificato dal d.p.c.m. 4.08.2022.

	Le principali novità introdotte dal d.p.c.m. sono le seguenti: possibilità di acquisto di veicoli di categoria M1 usato; maggiorazione del contributo per l'acquisto di veicoli di categoria M1 da parte di persone fisiche con ISEE inferiore a 30.000 euro; maggiorazione del contributo per l'acquisto di veicoli di categoria M1 da parte dei titolari di licenze di taxi e di soggetti autorizzati all'esercizio del servizio di noleggio con conducente; contributo per l'installazione di impianti a GPL e metano per autotrazione su autoveicoli di categoria M1.
D.M. del 3 giugno 2024 del Mimit	Modalità di attuazione per il riconoscimento, per l'anno 2024, del contributo per l'installazione di impianti nuovi a GPL o a metano su veicoli di categoria M1 omologati di cui al d.p.c.m. 20 maggio 2024, art. 5, c.1
D.M. 24 settembre 2024	Modifiche alla ripartizione delle risorse per anno 2024 per l'installazione di impianti nuovi a GPL o a metano su veicoli di categoria M1.
d.p.c.m. del 31 dicembre 2024	Rimodulazione delle risorse e delle destinazioni delle risorse degli incentivi per gli acquisti di veicoli a basse emissioni inquinanti, effettuati a decorrere dalla data di entrata in vigore del d.p.c.m. 20 maggio 2024 e sino al 31 dicembre 2024, e destina una parte delle risorse al riconoscimento degli incentivi per il sostegno agli investimenti per l'insediamento, la riconversione e la riqualificazione verso forme produttive innovative e sostenibili, al fine di favorire la transizione verde, la ricerca e gli investimenti nella filiera del settore automotive. Le principali novità introdotte dal d.p.c.m. sono le seguenti: a) una quota di risorse del Fondo 2024, pari a 100 mln di euro, è stata destinata alla concessione di agevolazioni per i contratti di sviluppo ex art. 43 di cui al d. l. n. 112/2008; b) le risorse non utilizzate per l'anno 2023 di cui al d.p.c.m. 6 aprile 2022, pari a 312.264.475,31 euro sono state rimodulate nel senso di seguito indicato: - il 57,31% ai contributi per i veicoli di cui all'art. 2, c. 1, lettera a); - il 9,61% ai contributi per i veicoli di cui all'art. 2, c. 1, lettera b); - il 26,63% ai contributi per i veicoli di cui all'art. 2, c. 1,, lettera c); - lo 0,05% ai contributi per i veicoli di cui all'art. 2, c. 1, 1, lettera d); - il 6,40% ai contributi per i veicoli di cui all'art. 2, c. 1, 1, lettera f).» Per l'anno 2024 una quota pari a 270 mln di euro delle risorse di cui all'art. 3, c. 2, lett. c) del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 6 aprile 2022 è rimodulata come segue: - 61.027.234,91 euro ai contributi per i veicoli di cui all'art. 2, c. 1, lettera a); - 70.000.000,00 euro ai contributi per i veicoli di cui all'art. 2, c. 1, lettera b); - 5.995.477,93 euro ai contributi per i veicoli di cui all'art. 2, c. 1, lettera c); - 15.000.000,00 euro ai contributi per i veicoli di cui all'art. 2, c. 1, lettera d); - 52.991.281,46 euro ai contributi per i veicoli di cui all'art. 2, c. 1, lettera e). Una quota pari al 25% è riservata all'acquisto di veicoli elettrici (BEV) e a idrogeno (FCEV); 49.993.542,50 euro ai contributi di cui all'art. 2, c. 1, lettera g); 5.000.000,00 euro ai contributi per i veicoli di cui all'art. 2, c. 1, lett. h); 9.992.463,20 euro ai contributi di cui all'art. 5, da ripartirsi in proporzione alle domande ricevute e, comunque, in misura non inferiore al 30% con riferimento ai contributi di cui alla lettera b) del c. 1 del medesimo art. 5.» 2. Una quota pari a 100.000.000,00 euro delle risorse per l'anno 2024 di cui all'art. 3, c. 2, lettera c) del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 6 aprile 2022 e successive modificazioni e integrazioni è assegnata ai contributi di cui all'art. 2 del presente decreto.
d.p.c.m. 8 agosto 2025	Considerato che nell'ambito del PNRR, Missione 2, Componente 2, è stato previsto l'Investimento 4.3 "Sviluppo infrastrutture di ricarica elettrica", finalizzato a sostenere la realizzazione di nuove infrastrutture di ricarica per veicoli elettrici fast e <i>ultrafast</i> , rispettivamente, nei centri urbani e lungo le superstrade, ristrutturando la rete di distribuzione dei carburanti al fine di consentire al settore una rapida transizione verso una mobilità sostenibile; atteso il permanere dell'interesse pubblico a favorire la penetrazione dei veicoli a zero emissioni nel mercato dell' <i>Automotive</i> italiano, considerando anche gli obiettivi strategici generali di decarbonizzazione dell'economia definiti dallo stesso PNRR, nonché dal PNIEC aggiornato e - con riferimento specifico alla mobilità su gomma- dal PNIRE; considerato che parallelamente alla riduzione dei target finali e al riallineamento del <i>costing</i> dell'Investimento 4.3, nell'ambito della medesima quinta revisione tecnica del PNRR del giugno 2025, in considerazione dell'interesse pubblico sopra richiamato, l'Italia ha proposto l'introduzione di un ulteriore Investimento 4.5 "Programma di rinnovo del parco veicoli privati e commerciali leggeri con veicoli elettrici", finalizzato a sostenere un programma di rottamazione di automobili, nel quale un veicolo termico è ceduto e sostituito da un veicolo a emissioni zero di recente

	acquisto; tale intervento è stato approvato con la citata decisione di esecuzione del Consiglio del giugno 2025, modificativa della decisione di esecuzione del 13 luglio 2021. Il decreto del Presidente del consiglio dei ministri 8 agosto 2025 definisce i criteri e le modalità per la concessione di incentivi a fondo perduto previsti dalla Missione 2, Componente 2, Investimento 4.5 del PNRR concernente l'acquisto di un nuovo veicolo a emissioni zero con la rottamazione di un veicolo termico, ai fini dell'attuazione di un programma di rinnovo del parco veicoli privati e commerciali leggeri con veicoli elettrici. Per il riconoscimento degli incentivi di cui trattasi, si provvede mediante l'utilizzo delle risorse della Missione 2, Componente 2, Investimento 4.5 del PNRR, pari complessivamente a euro 597.320.000,00, al lordo delle somme necessarie per la copertura degli oneri riconnessi alle attività di supporto tecnico-operativo affidate alla Società Generale d'Informatica S.p.A. (Sogei). La dotazione finanziaria di cui al potrà essere integrata con risorse provenienti da ulteriori Misure PNRR del MASE eventualmente riprogrammate, senza necessità di aggiornamento del presente decreto.
--	---

Fonte: Corte dei conti

Dalla lettura della disciplina relativa all'*Ecobonus* emerge chiaramente che la misura originariamente concepita come sperimentale è andata via via assumendo carattere ricorrente, trasformandosi in intervento a regime solo a partire dall'entrata in vigore dell'art. 22 del d. l. n. 17/2022, convertito con modificazioni dalla legge 27 aprile 2022, n. 34. Le modifiche introdotte di tempo in tempo hanno riguardato, come accennato sopra, le proroghe stabilite per la sua durata che doveva essere inizialmente limitata al 31 dicembre 2021 ed è stata estesa fino al 31 dicembre 2024.

Un tale profluvio di disposizioni non ha consentito di ottenere pienamente quanto originariamente stabilito come obiettivo dal legislatore, il quale alla luce della fase di applicazione sperimentale dei predetti incentivi, intendeva verificare gli effetti propulsivi dagli stessi prodotti sul settore *Automotive*, derivanti dall'introduzione di incentivi per la rottamazione di autovetture inquinanti e per l'acquisto di nuovi veicoli con più basse emissioni di CO2 o elettrici nonché per l'acquisto di dispositivi sostitutivi nei motori immatricolati come termici cd. *retrofit*. Misura quest'ultima che non è riuscita a trovare compiuta applicazione, per ragioni di carattere eminentemente tecnico. Al predetto fine, infatti, il legislatore aveva previsto un monitoraggio costante dello stato di attuazione delle misure, attraverso l'istituzione, presso l'allora Ministero dello sviluppo economico, di un sistema permanente di monitoraggio, che si avvallesse anche delle informazioni fornite dal Mit. Per la realizzazione di tale monitoraggio era previsto l'utilizzo di una Piattaforma, sulla quale dovevano essere caricati tutti gli elementi informativi riguardanti la rottamazione dei veicoli di vecchia concezione e l'immatricolazione dei nuovi veicoli meno inquinanti, con specifica indicazione delle tipologie dei veicoli usciti dalla circolazione e di quelli immessi, anche in termini di numero dei grammi di biossido di carbonio emessi per chilometro (CO2 g/km). Gli esiti dell'anzidetto monitoraggio avrebbero dovuto sostenere la misura, in vista di una sua eventuale stabilizzazione a regime, ovvero del suo superamento e conseguente sostituzione con altre misure maggiormente efficaci, in termini mobilità sostenibile.

Le risorse destinate inizialmente con gli stanziamenti della legge di bilancio per il 2019 sono state rimodulate con successivi stanziamenti, che hanno comportato un loro complessivo incremento e solo nel 2024 sono state oggetto di riorganizzazione per la parte non utilizzata. Quel che più conta osservare è che, come evincibile dalla lettura del quadro normativo, una volta chiuso l'incentivo, basato sulle citate risorse nazionali, è stato inserito nel Piano nazionale

di ripresa e resilienza un intervento, compreso nell'ambito della Missione 2, Componente 2, che si è affiancato, solo nell'agosto del 2025 (vedi d.p.c.m. 8 agosto 2025) al già presente investimento 4.3 "Sviluppo infrastrutture di ricarica elettrica" (finalizzato a sostenere la realizzazione di nuove infrastrutture di ricarica per veicoli elettrici *fast* e *ultrafast*, rispettivamente, nei centri urbani e lungo le superstrade) in considerazione anche degli obiettivi strategici generali di decarbonizzazione dell'economia, definiti dallo stesso PNRR. L'investimento in questione è identificato come M2C2 I.4.5 "Programma di rinnovo del parco veicoli privati e commerciali leggeri con veicoli elettrici" ed è finalizzato, appunto, alla sostituzione dei veicoli privati e commerciali leggeri a motore termico con veicoli elettrici, attraverso la rottamazione, la cessione dei veicoli e la loro sostituzione con veicoli a emissioni zero.

Per il riconoscimento degli incentivi di cui trattasi, è stata individuata quale Amministrazione titolare dell'investimento il Mase che gestisce le risorse del PNRR, pari complessivamente a euro 597.320.000,00, al lordo delle somme necessarie per la copertura degli oneri riconnessi alle attività di supporto tecnico-operativo affidate alla Società Generale d'Informatica S.p.A. (Sogei).

Un'attenzione specifica deve essere rivolta alla disciplina degli incentivi previsti per la realizzazione delle colonnine elettriche, che, come riportato nella scheda riepilogativa, mostra la sua evoluzione nel periodo considerato dalla presente indagine. Dalla lettura della tabella emerge come, inizialmente, il beneficio per l'acquisto e la posa in opera di infrastrutture di ricarica dei veicoli elettrici consistesse in detrazioni d'imposta trasformate, successivamente, in contributi per la copertura dell'80 per cento del costo di acquisto e posa in opera delle anzidette colonnine elettriche, a favore di utenze non aperte al pubblico.

Tabella n. 2 – La disciplina dei contributi per l'installazione di ricariche per veicoli elettrici

Colonnine elettriche	
LB 2019, l. 30.12.2018, n. 145, art. 1, cc. dal 1031 al 1047, cc. dal 1057 al 1064	Art. 1, c.1039. Dopo l'articolo 16-bis del d. l. 4 giugno 2013, n. 63, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2013, n. 90, è inserito il seguente: « Art. 16-ter. - (Detrazioni fiscali per l'acquisto e la posa in opera di infrastrutture di ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica) - 1. Ai contribuenti è riconosciuta una detrazione dall'imposta lorda, fino a concorrenza del suo ammontare, per le spese documentate sostenute dal 1° marzo 2019 al 31 dicembre 2021 relative all'acquisto e alla posa in opera di infrastrutture di ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica, ivi inclusi i costi iniziali per la richiesta di potenza addizionale fino ad un massimo di 7 kW. La detrazione di cui al presente comma, da ripartire tra gli aventi diritto in dieci quote annuali di pari importo, spetta nella misura del 50 per cento delle spese sostenute ed è calcolata su un ammontare complessivo non superiore a 3.000 euro. 2. Le infrastrutture di ricarica di cui al c. 1 devono essere dotate di uno o più punti di ricarica di potenza standard non accessibili al pubblico ai sensi dell'art. 2, c. 1, lett. d)eh), del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257. 3. La detrazione si applica anche alle spese documentate rimaste a carico del contribuente, per l'acquisto e la posa in opera di infrastrutture di ricarica di cui al c. 1 sulle parti comuni degli edifici condominiali di cui agli artt. 1117 e 1117-bis del codice civile» Le imprese costruttrici o importatrici devono conservare copia della fattura di vendita e dell'atto di acquisto fino al 31 dicembre del quinto anno successivo a quello di emissione della fattura (c.

	1038). È introdotta una detrazione fiscale del 50% per le spese sostenute tra il 1° marzo 2019 e il 31 dicembre 2021 per l'acquisto e l'installazione di infrastrutture di ricarica per veicoli elettrici, fino a un massimo di 3.000 euro, da ripartire in dieci quote annuali di pari importo. Le infrastrutture devono avere punti di ricarica non accessibili al pubblico e la detrazione si applica anche alle spese per le parti comuni degli edifici condominiali (c. 1039). Un decreto del Ministro dello sviluppo economico, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e il Ministro dell'economia e delle finanze, definirà le modalità applicative delle disposizioni sui contributi e detrazioni (c. 1040).
d.m. 20 marzo 2019 del Mise, di concerto con il Ministero infrastrutture e trasporti e il Mef	Per ottenere detrazioni fiscali sull'acquisto e l'installazione di infrastrutture di ricarica per veicoli elettrici, i pagamenti devono essere effettuati tramite bonifico o altri metodi approvati. Non è richiesto il bonifico per pagamenti a favore di pubbliche amministrazioni. I contribuenti devono conservare la documentazione delle spese sostenute. La detrazione per i costi di richiesta di potenza addizionale viene calcolata arrotondando al numero intero più vicino. L'Agenzia delle Entrate può definire ulteriori modalità di applicazione di queste disposizioni
d.l. 14.08.2020, n. 104 del (c.d. decreto agosto) convertito, con modificazioni dalla l. 13.10.2020, n. 126 art. 74 e 74bis	È istituito un fondo nello stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico con una dotazione di 90 milioni di euro per il 2020, destinato a contributi per l'installazione di infrastrutture di ricarica per veicoli elettrici effettuata da persone fisiche nell'esercizio di attività di impresa, arti e professioni, nonché da soggetti passivi dell'imposta sul reddito delle società (IRES). Le modalità di accesso ai contributi saranno definite con un decreto del Ministro dello sviluppo economico, da emanarsi entro 60 giorni dall'entrata in vigore del decreto. Il contributo non è cumulabile con altre agevolazioni previste per la stessa spesa (art. 74).
d.p.c.m. 4 agosto 2022	Di modifica del d.p.c.m. del 6 aprile 2022 ha inserito all'art. 2, c. 1, dopo la lettera f) la lettera f bis) che stabilisce che per l'anno 2022 è riconosciuto un contributo pari all'80% del prezzo di acquisto e posa in opera per l'acquisto di infrastrutture di potenza standard per la ricarica di veicoli elettrici da parte di utenti domestici. Il limite massimo di contributo richiedibile è pari a euro 1.500 per persona fisica, innalzato ad euro 8.000 in caso di posa in opera sulle parti comuni degli edifici condominiali di cui agli artt.1117 e 1117-bis del codice civile. Lo stanziamento complessivo è pari a 40 milioni di euro.
d.l. 29 dicembre 2022, n. 198, convertito, con modificazioni nella legge 24 febbraio 2023, n. 14, art. 12, c. 3	Ha esteso la misura di cui alla lettera f-bis) del c. 1 dell'articolo 2 del d.p.c.m. 6 aprile 2022 alle annualità 2023 e 2024 e, conseguentemente, ha previsto che le risorse assegnate dal citato d.p.c.m. per il 2023 e 2024 alla concessione di incentivi per l'acquisto di nuovi veicoli, ai sensi dell'articolo 2, c. 1, lettera a) sono ridotte di 40 milioni per ciascuna annualità 2023 e 2024, per essere destinate alla misura di cui all'articolo 2, c. 1, lettera f-bis) del medesimo d.p.c.m.
DD 14 marzo 2023	Di definizione delle modalità per l'accesso al contributo per le annualità 2022 e 2023
DD 2 ottobre 2023	Definisce i termini di apertura e chiusura dello sportello online per la presentazione delle domande di contributo per l'acquisto e l'installazione di infrastrutture di potenza standard per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica effettuati dal 4 ottobre 2022 fino al 31 dicembre 2022 da utenti domestici. Le domande di concessione ed erogazione del contributo possono essere presentate dai soggetti richiedenti a partire dalle ore 12.00 del 19 ottobre 2023 e fino alle ore 12.00 del 2 novembre 2023.
DD 31 ottobre 2023	Definisce i termini di apertura e chiusura dello sportello online per la presentazione delle domande di contributo per l'acquisto e l'installazione di infrastrutture di potenza standard per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica effettuati da utenti domestici, dal 1° gennaio 2023 al 23 novembre 2023. Le domande di concessione ed erogazione del contributo possono essere presentate dai soggetti richiedenti a partire dalle ore 12:00 del 9 novembre 2023 e fino alle ore 12:00 del 23 novembre 2023.

DD 20 novembre 2023	Dispone la concessione e l'erogazione del contributo per le domande ammesse relative all'acquisto e la relativa posa in opera delle infrastrutture di ricarica effettuati dal 4 ottobre 2022 al 31 dicembre 2022 (561 beneficiari).
DD 6 dicembre 2023	Dispone la concessione e l'erogazione del contributo per le domande ammesse relative all'acquisto e la relativa posa in opera delle infrastrutture di ricarica effettuati dal 1° gennaio 2023 al 23 novembre 2023 (4.992 beneficiari)
DD 7 febbraio 2024	Dispone la riapertura dei termini per i contributi 2023. La nuova finestra temporale per la presentazione delle domande va dalle ore 12:00 del 15 febbraio 2024 fino alle ore 12:00 del 14 marzo 2024
d.l. 7 maggio 2024, n. 60, conv. l.4 luglio 2024, n. 95, art. 37, c. 2, lett. b)	Rimodula lo stanziamento previsto dall'art. 12, c. 3, del d.l. 29 dicembre 2022, n. 198 per l'annualità 2024, per un valore complessivo pari a euro 20 milioni
DD 9 maggio 2024	Dispone la concessione e l'erogazione del contributo per le domande pervenute e relative alla nuova finestra temporale per l'annualità 2023 (939 beneficiari)
DD 12 giugno 2024	Definisce, per l'anno 2024, le disposizioni procedurali per la concessione e l'erogazione di contributi per l'acquisto e l'installazione di infrastrutture di potenza standard per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica effettuati da utenti domestici, privati e condomini. Per l'annualità 2024 le risorse disponibili sono pari a 20 milioni di euro. Le domande di concessione ed erogazione del contributo possono essere presentate dai soggetti richiedenti a partire dalle ore 12:00 del 29 aprile 2025 e fino alle ore 12:00 del 27 maggio 2025.
DD 9 dicembre 2024	Dispone la concessione e l'erogazione per le domande presentate e ammesse al contributo relativo all'acquisto e la relativa posa in opera delle infrastrutture di ricarica effettuati nel periodo dal 1° gennaio 2024 al 22 novembre 2024 (11.485 beneficiari).
DD 11 giugno 2025	Dispone la concessione e l'erogazione del contributo per le domande, presentate e ammesse, relative all'acquisto e la relativa posa in opera delle infrastrutture di ricarica effettuati nel periodo dal 1° gennaio 2024 al 31 dicembre 2024 (1.204 beneficiari).

Fonte: Corte dei conti

Per quanto riguarda la disciplina degli incentivi per l'installazione dei dispositivi *retrofit*, sopra richiamati, si riporta di seguito la scheda riepilogativa della sua evoluzione nel corso del periodo considerato dalla presente indagine. La legge di bilancio 2019 aveva previsto, in via sperimentale, a favore dei proprietari di veicoli delle categorie internazionali M1, M1G, M2, M2G, M3, M3G, N1 e N1G, immatricolati originariamente con motore termico, che installassero su tali veicoli, entro il 31 dicembre 2022, un sistema di riqualificazione elettrica, omologato (ex d. m. 1 dicembre 2015, n. 219), un contributo pari al 60 per cento del costo di riqualificazione (fino ad un max di euro 3.500), oltre a un contributo pari al 60 per cento delle spese relative all'imposta di bollo per l'iscrizione al pubblico registro automobilistico (PRA). Il successivo d.l. n. 104/2020 aveva modificato alcune condizioni ulteriormente rielaborate dal d.l. n. 121/2021. Con i decreti ministeriali intervenuti negli anni 2022 e 2024 sono state definite le condizioni per l'assegnazione delle risorse in questione, oltre ad essere state individuate prima la società Consap e poi Invitalia per la realizzazione e implementazione della Piattaforma informatica finalizzata alla gestione delle relative risorse.

Tabella n. 3 – La disciplina dei contributi Retrofit

Retrofit	
LB 2019, l. 30.12.2018, n. 145, art. 1, cc. 1031 a 1041 e 1057 a 1064	Art. 1, c. 1031 b-bis) in via sperimentale, ai proprietari dei veicoli delle categorie internazionali M1, M1G, M2, M2G, M3, M3G, N1 e N1G, immatricolati originariamente con motore termico, che installano su tali veicoli, entro il 31 dicembre 2022, un sistema di riqualificazione elettrica, omologato ai sensi del regolamento di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 1° dicembre 2015, n. 219, è riconosciuto un contributo pari al 60 per cento del costo di riqualificazione fino ad un massimo di euro 3.500, oltre a un contributo pari al 60 per cento delle spese relative all'imposta di bollo per l'iscrizione al pubblico registro automobilistico (PRA), all'imposta di bollo e all'imposta provinciale di trascrizione. (63) (72).
d.l. 14.08.2020, n. 104 (decreto agosto) convertito, con modificazioni dalla l. 13.10.2020, n. 126, art. 74bis	Art. 74 - bis Modifica al c. 1031 dell'art. 1 della l. 30 dicembre 2018, n. 145, in materia di incentivi per l'acquisto di veicoli elettrici o ibridi 1. Al c. 1031 dell'articolo 1 della l. 30 dicembre 2018, n. 145, è aggiunta, in fine, la seguente lettera: «b -bis) in via sperimentale, a chi omologa in Italia entro il 31 dicembre 2021 un veicolo attraverso l'installazione di sistemi di riqualificazione elettrica su veicoli delle categorie internazionali M1, M1G, M2, M2G, M3, M3G, N1 e N1G, immatricolati originariamente con motore termico, ai sensi del regolamento di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 1° dicembre 2015, n. 219, è riconosciuto un contributo pari al 60 per cento del costo di riqualificazione fino ad un massimo di euro 3.500, oltre a un contributo pari al 60 per cento delle spese relative all'imposta di bollo per l'iscrizione al pubblico registro automobilistico (PRA), all'imposta di bollo e all'imposta provinciale di trascrizione». 2. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sono adottate modalità semplificate al fine di velocizzare e rendere prioritarie le procedure di omologazione di cui al c. 1, anche prevedendo il coinvolgimento delle officine autorizzate alla revisione dei veicoli. 3. Agli oneri derivanti dall'attuazione del presente articolo, nel limite di 3 milioni di euro per l'anno 2020 e di 12 milioni di euro per l'anno 2021, si provvede a valere sulle risorse di cui all'art. 1, c. 1041, della l. 30 dicembre 2018, n. 145.
d.l. 10.09.2021, n. 121 (decreto infrastrutture) convertito, con modificazioni dalla l. 9.11.2021, n. 156, art. 8, c. 1bis	Disposizioni in materia di incentivi all'acquisto di veicoli meno inquinanti e per i veicoli di categoria M1, M1 speciali, N1 e L 1-bis. Alla lettera b-bis) del c. 1031 dell'articolo 1 della legge 30 dicembre 2018, n. 145, le parole da: "a chi omologa in Italia" fino a: "decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 1° dicembre 2015, n. 219" sono sostituite dalle seguenti: "ai proprietari dei veicoli delle categorie internazionali M1, M1G, M2, M2G, M3, M3G, N1 e N1G, immatricolati originariamente con motore termico, che installano su tali veicoli, entro il 31 dicembre 2021, un sistema di riqualificazione elettrica, omologato ai sensi del regolamento di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 1° dicembre 2015, n. 219". 1-ter. Il c. 2 dell'art. 74-bis del d.l. 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla l. 13 ottobre 2020, n. 126, è sostituito dal seguente: "2. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dello sviluppo economico, sono adottate le disposizioni applicative per il riconoscimento dei contributi previsti dalle disposizioni della lettera b-bis) del c. 1031 dell'art. 1 della l. 30 dicembre 2018, n. 145".

d.l. 21.10.2021, n. 146 (decreto fiscale), convertito, con modificazioni, dalla l. n. 17.12.2021, n. 215, art. 7, c. 2bis	Rifinanziamento Fondo <i>Automotive</i> . 2-bis. A decorrere dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili provvede alla concessione dei contributi di cui all' articolo 1, c. 1031, lettera b-bis), della l. 30 dicembre 2018, n. 145, secondo le modalità stabilite con il decreto di cui all' articolo 74-bis del d.l. 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla l. 13 ottobre 2020, n. 126. A tal fine, le risorse iscritte nello stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico, pari a 3 milioni di euro per l'anno 2020 e a 12 milioni di euro per l'anno 2021, autorizzate dall' articolo 74-bis, c. 3, del medesimo d.l., sono trasferite su apposito capitolo dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.
LB 2022, l. 30 dicembre 2021, n. 234, art. 1, commi 809 e 810	Tali commi prevedono, rispettivamente, che il termine di cui all'art. 1, c. 1031, lettera b-bis), della l. n. 145 del 2018, sia prorogato al 31 dicembre 2022 e che per l'anno 2022, il limite di spesa sia pari a 2 milioni di euro.
D.M. n. 227 del 19 luglio 2022	Recante la disciplina dei criteri e delle modalità di concessione ed erogazione del contributo, ai sensi del c. 1 dell'art. 74-bis del d.l. n. 104 del 14 agosto 2020, convertito con modifiche dalla l. n. 126 del 13 ottobre 2020, destinato ai proprietari dei veicoli per l'installazione di sistemi di riqualificazione elettrica in sostituzione del motore termico. Le risorse destinate all'erogazione dei contributi, stanziati sul cap. 7118 dello stato di previsione della spesa del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, sono pari a dodici milioni in conto residui di stanziamento di provenienza 2021 e due milioni di euro in conto competenza 2022. Per l'assegnazione dei contributi, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili si avvale di una specifica piattaforma informatica la cui gestione è affidata, sulla base di apposita convenzione, alla società Consap S.p.a.
D.M. n. 141 del 26.07.2022	Regolamento recante: «Sistema di riqualificazione elettrica dei veicoli appartenenti alle categorie internazionali L, M ed N1 ai sensi dell'art. 75, c. 3-bis, del d.lgs. 30 aprile 1992, n. 285. All'art. 3 vengono definite le caratteristiche generali del sistema di riqualificazione elettrica richieste per l'omologazione; all'art. 4 le modalità di presentazione della domanda di omologazione; all'art. 5 le prescrizioni per il costruttore del sistema di riqualificazione elettrica; all'art. 6 le prescrizioni per l'installazione del sistema di riqualificazione elettrica sui veicoli e aggiornamento della carta di circolazione o Documento Unico; all'art. 7 la conformità della produzione; all'art. 8 il riconoscimento dei sistemi omologati da altri Stati dell'UE o dello Spazio economico europeo.
d.p.c.m. 20 maggio 2024	Art. 5 prevede un contributo per l'installazione di impianti GPL e metano su autoveicoli di categoria M1 omologati in una classe non inferiore a Euro4 (400 euro per GPL e 800 euro per metano). Con uno o più provvedimenti del Mimit sono stabilite le modalità di attuazione. Il successivo art. 6 rimodula le risorse non utilizzate negli anni 2022 e 2023 per l'acquisto di veicoli (comunicate da Invitalia con nota del 9 febbraio 2024) di cui al d.p.c.m. 6 aprile 2022, come modificato d.p.c.m. 4 agosto 2022 e assegna a tale incentivo il 3,20% delle risorse non utilizzate dell'anno 2023 (9.992.463,20 di euro 312,264,475,31). Lo stanziamento vale per gli acquisti ed installazioni effettuati dal 25 maggio 2024 fino al 31 dicembre 2024.
D.M. del 3 giugno 2024	Decreto Mimit attuativo del sopra citato art. 5 d.p.c.m. 20 maggio 2024 che ripartisce le risorse nel seguente modo: a) una quota pari al 60 per cento è riservata alla concessione dei contributi a coloro che installano impianti di alimentazione a metano; b) una quota pari al 40 per cento è riservata alla concessione dei contributi a coloro che installano impianti di alimentazione a GPL. Inoltre, al c. 2 dell'art. 6 stabilisce quanto segue: <i>Sulla base del monitoraggio della misura al 15</i>

	settembre 2024, il Ministero ha facoltà in corso d'anno di modificare, tramite apposito decreto direttoriale, la ripartizione, di cui all'articolo 4 comma 2, delle risorse residue disponibili, riservando comunque una quota pari ad almeno il 30 per cento delle risorse originarie alla concessione dei contributi per l'installazione di impianti di alimentazione a metano." Il Mimit ha stipulato, in data 3 aprile 2024 una nuova convenzione con Invitalia approvata con decreto del Direttore Generale per la Politica industriale, la Riconversione e la Crisi industriale, l'Innovazione, le PMI e il Made in Italy del 4 aprile 2024 e registrata con osservazione dalla Corte dei Conti in data 23 maggio 2024 al n. 919.
	Atto integrativo alla Convenzione 2024, stipulato in data 25 luglio 2024 e approvato con decreto del Direttore Generale per la Politica industriale, la Riconversione e la Crisi industriale, l'Innovazione, le PMI e il Made in Italy del 5 agosto 2024 registrato in data 22 agosto 2024 al n. 1326
D.M. 24 settembre 2024	Modifica alla ripartizione delle risorse a seguito del monitoraggio della misura: a) una quota pari al 30 per cento è riservata alla concessione dei contributi a coloro che installano impianti di alimentazione a metano; b) una quota pari al 70 per cento è riservata alla concessione dei contributi a coloro che installano impianti di alimentazione a GPL.

Fonte: Corte dei conti

Infine, occorre rammentare che nelle stesse disposizioni sono contenute norme riguardanti la cd. Ecotassa. In particolare, il c. 1042 della l. n. 145/2018 ha istituito, a decorrere dal 1° marzo 2019 e fino al 31 dicembre 2021, un'imposta parametrata al numero dei grammi di biossido di carbonio (CO₂) emessi per chilometro, a carico di chi acquistasse, anche in locazione finanziaria, e immatricolasse in Italia- inclusi, ai sensi del c. 1043, anche i veicoli già immatricolati in altri Stati reimmatricolati in Italia- un veicolo nuovo di categoria M1, con emissioni di CO₂ superiori a 160 CO₂ g/km. Viene così rimodulato l'importo da versare in base a 4 fasce di emissioni, indicate nella tabella riportata nella norma.

Tabella n. 4 – La disciplina dell’Ecotassa

Ecotassa	
L.30.12.2018, n. 145, art. 1, cc. dal 1042 al 1045	c.1042. A decorrere dal 1° marzo 2019 e fino al 31 dicembre 2021, chiunque acquista, anche in locazione finanziaria, e immatricola in Italia un veicolo di categoria M1 nuovo di fabbrica è tenuto al pagamento di un’imposta parametrata al numero di grammi di biossido di carbonio emessi per chilometro eccedenti la soglia di 160 CO₂ g/km, secondo gli importi di cui alla tabella. 1042-bis. A decorrere dal 1° gennaio 2021 e fino al 31 dicembre 2021, il pagamento dell'imposta di cui al c. 1042 è effettuato secondo le classi e gli importi di cui alla tabella. c.1043. L’imposta di cui al c. 1042 è altresì dovuta da chi immatricola in Italia un veicolo di categoria M1 già immatricolato in un altro Stato. c.1044. L’imposta di cui al c. 1042 non si applica ai veicoli per uso speciale di cui all’allegato II, parte A, punto 5, della direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 settembre 2007. c.1045. L’imposta di cui al c. 1042 è versata, dall’acquirente o da chi richiede l’immatricolazione, con le modalità di cui agli articoli 17 e seguenti del decreto legislativo 9 luglio 1997, n. 241. Si applicano, in quanto compatibili, le disposizioni in materia di accertamento, riscossione e contenzioso in materia di imposte sui redditi. 1046. Fino al 31 dicembre 2020 il numero dei grammi di biossido di carbonio emessi per chilometro del veicolo per la determinazione del contributo di cui al c. 1031 e dell’imposta di cui al c. 1042 è relativo al ciclo di prova NEDC, come riportato nel secondo riquadro al punto V.7 della carta di circolazione del medesimo veicolo. 046-bis. A decorrere dal 1° gennaio 2021 il numero dei grammi di biossido di carbonio emessi per chilometro dal veicolo per la determinazione del contributo di cui al c. 1031 e dell'imposta di cui al c. 1042-bis è quello relativo al ciclo di prova WLTP previsto dal Regolamento (UE) 2017/1151 della Commissione, del 1° giugno 2017, come riportato nel secondo riquadro al punto V.7 della carta di circolazione del veicolo medesimo. Nelle more del passaggio al nuovo ciclo di omologazione WLTP, ai fini dell'erogazione dei contributi di cui al c. 1031 del presente articolo e al c. 1-bis dell'articolo 44 del d.l. 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, nella carta di circolazione dei veicoli acquistati fino al 31 dicembre 2020 e immatricolati dal 1° gennaio 2021 fino al 30 giugno 2021, si considera il valore di emissioni di anidride carbonica relativo al ciclo NEDC, secondo quanto stabilito con circolare del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Il c. 1044 ha previsto che l'imposta non venga applicata ai veicoli per uso speciale di cui all'allegato II, parte A, punto 5 della direttiva 2007/46/CE⁸. Circa le modalità di versamento dell’imposta da parte dell’acquirente o da chi richiede l’immatricolazione, in base agli artt. 17 e ss. del d.lgs. 9 luglio 1997, n. 241 trovano applicazione, in quanto compatibili, le disposizioni in materia di accertamento, riscossione e contenzioso delle imposte sui redditi. Ai fini della determinazione del contributo, fino al 31 dicembre 2020, il calcolo delle emissioni, in termini di numero dei grammi di biossido di carbonio emessi per chilometro, doveva basarsi sul vecchio sistema relativo al ciclo di prova NEDC (*New European Driving Cycle*). Il dato di stima risulta riportato nel secondo riquadro al punto V.7 della carta di circolazione di ciascun veicolo ed è quello da utilizzare per determinare il contributo.

⁸ I veicoli esclusi dall’applicazione della norma sono: camper, veicoli blindati, ambulanze, auto funebri, veicoli con accesso per sedia a rotelle, caravan, gru mobili, carrelli "dolly", rimorchi per trasporto eccezionale e altri veicoli per uso speciale che non rientrino in nessuna delle precedenti definizioni.

CAPITOLO II

LA GESTIONE FINANZIARIA DELLE RISORSE DESTINATE ALLE AGEVOLAZIONI PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE

Sommario: 2.1 I capitoli interessati dalla gestione: anagrafica - 2.2 La gestione finanziaria del cap. 7321 - 2.2.1 La gestione di cassa del cap. 7321 - 2.3 La gestione finanziaria del capitolo 7323 - 2.3.1 La gestione di cassa del cap. 7323 - 2.4 La gestione finanziaria del cap. 7333 - 2.4.1. La gestione di cassa del cap. 7333 - 2.5 La gestione finanziaria del cap. 7324 - 2.6 La gestione finanziaria della contabilità speciale 1778 - 2.7 La gestione finanziaria del capitolo di entrata 1202.

2.1 I capitoli interessati dalla gestione: anagrafica.

Le risorse afferenti alla gestione delle agevolazioni per la mobilità sostenibile, oggetto della presente analisi, risultano appostate principalmente nello stato di previsione della spesa del Mise oggi Mimit sui capitoli 7321, 7323 e 7333. Di seguito, si dà conto delle specifiche anagrafiche dei capitoli di seguito elencati in ordine crescente di numerazione:

A) cap. 7321 “Credito d’imposta⁹ relativo all’acquisto di veicoli elettrici o ibridi nuovi di fabbrica di potenza inferiore o eguale a 11 kW delle categorie 1.1. e 1.2 - somme da accreditare alla contabilità speciale 1778 “Agenzia delle entrate – fondi di bilancio” per essere riversata al bilancio dello Stato. Il CDR al quale è stata affidata la gestione del cap. 7321 era originariamente il n. 10, ovvero la Direzione generale per la politica industriale, la competitività e le piccole e medie imprese, la cui denominazione è *medio tempore* cambiata in D.G. per la politica industriale, l’innovazione e le PMI. Tale centro di responsabilità della spesa, successivamente, è stato modificato nel CDR 22, individuato nel Dipartimento per le politiche per le imprese. La Missione è stata sin dall’inizio quella definita come “Competitività e sviluppo delle imprese”. Il Programma di riferimento fino al 2023 è stato denominato “Promozione e attuazione di politiche di sviluppo competitività e innovazione, di responsabilità sociale d’impresa e movimento cooperativo”, poi divenuto nel 2024 “Politiche

⁹ Con l’espressione credito di imposta si indica la circostanza in cui il soggetto contribuente si trovi in una posizione giuridica soggettiva attiva nei confronti dell’ente impositore, che gli consente di compensare più o meno parzialmente i suoi debiti fiscali, in ragione di una specifica previsione normativa che a ciò lo abiliti. La predetta circostanza può verificarsi, sia nel caso di eccesso di versamenti rispetto alla misura dovuta che nell’ipotesi, qui di interesse, in cui i crediti vantati dal soggetto contribuente derivino da agevolazioni introdotte dal legislatore a favore di specifiche categorie di potenziali beneficiari come misura di sostegno ai settori produttivi meritevoli di tutela. I crediti di imposta rientrano nella categoria delle “spese fiscali” *tax expenditures* e rivestono da alcuni anni un ruolo significativo nell’ambito delle agevolazioni alle attività produttive con un coinvolgimento importante delle due Amministrazioni interessate, ovvero il Mimit e il Mef. I crediti di imposta ricompresi fra le agevolazioni a valere su Fondi dello Stato sono normalmente concessi a soggetti che presentino i requisiti richiesti dalla legge e consentono ai destinatari di poter beneficiare di un versamento ridotto delle imposte dovute, sia attraverso la cd. compensazione esterna, mediante il modello F24, come nel caso di specie, sia attraverso la compensazione interna in sede di dichiarazione dei redditi. Per approfondimenti si veda Corte dei conti SSRR in sede di controllo “Relazione sul Rendiconto generale dello Stato 2024 – I conti dello Stato e le politiche di bilancio.

industriali per la competitività il made in Italy e gestione delle crisi d'impresa". Infine, l'Azione alla quale si riferisce il capitolo, nel 2019, è stata identificata con il numero 02 "Politiche industriali e politiche per la competitività del sistema produttivo nazionale", successivamente nel 2020 è stata modificata la denominazione in "Politiche industriali e politiche per la competitività e la gestione delle procedure commissariali" nel 2022 è diventata la n. 07 "Politiche industriali e politiche per la competitività" e, inalterata la denominazione, ha ulteriormente cambiato numero nel 2024 diventando la n. 03.

I piani gestionali in cui risulta articolato il capitolo in questione sono tre:

- pg. 01 stessa denominazione del capitolo;
- pg. 02 *Credito d'imposta entro tre annualità per l'acquisto di monopattini elettrici, biciclette elettriche o muscolari, abbonamenti al trasporto pubblico, servizi di mobilità elettrica in condivisione o somme da accreditare alla contabilità speciale 1778...*;
- pg. 03 *Credito d'imposta per la concessione di contributi per l'acquisto di veicoli non inquinanti di categoria da 1.1. a 1.7. e somme da accreditare alla contabilità speciale 1778 dell'agenzia delle entrate*".

B) cap. 7323 – "Credito di imposta per l'erogazione di contributi per l'acquisto di veicoli a bassa emissione CO2 – somme da accreditare alla contabilità speciale 1778 "agenzia delle entrate – fondi di bilancio" per essere riversata all'entrata del bilancio dello stato quale regolazione contabile". Il CDR al quale è stata affidata la gestione del cap. 7323, la Missione ed il Programma di riferimento, nonché l'Azione coincidono con quelle già elencate per il precedente capitolo.

I piani gestionali in cui risulta articolato il capitolo in questione sono due:

- pg. 01 stessa denominazione del capitolo;
- pg. 02 *"Credito d'imposta per la concessione di contributi per l'acquisto di veicoli non inquinanti di categoria M1, N1 e N2 – somme da accreditare alla contabilità speciale 1778 Agenzia delle Entrate"*

C) cap. 7333 "Contributi per l'acquisto di infrastrutture di ricarica ad uso domestico".

Il capitolo risulta valorizzato a partire dall'es. 2022, allorquando il CDR al quale è stata affidata la gestione era la D.G. per la politica industriale e l'innovazione e le piccole e medie imprese", che, successivamente, a partire dall'es. 2024, diventa il Dipartimento per le politiche per le imprese. La Missione è quella denominata "Competitività e sviluppo delle imprese" per tutto il periodo considerato, mentre il Programma di riferimento è stato fino al 2023 "Promozione e attuazione di politiche di sviluppo competitività e innovazione, di responsabilità sociale d'impresa e movimento cooperativo", poi divenuto nel 2024 "Politiche industriali per la competitività il made in Italy e gestione delle crisi d'impresa". Infine, l'Azione di riferimento, nel 2022, identificata con il numero 07 "Politiche industriali e politiche per la competitività", è rimasta inalterata nella denominazione, cambiando numerazione nel 2024 e diventando la n. 03.

Il capitolo 7333 ha un solo piano gestionale con la stessa denominazione.

D) cap. 7324 "Fondo finalizzato all'erogazione di contributi per l'installazione di infrastrutture per la ricarica dei veicoli elettrici".

Il capitolo risulta valorizzato a partire dall'es. 2020, allorquando il CDR al quale è stata affidata la sua gestione era la Direzione Generale per l'approvvigionamento, l'efficienza e la

competitività energetica, che risulta confermato anche per i successivi esercizi 2021 e 2022 ovvero l'ultimo esercizio che ha fatto registrare delle valorizzazioni.

La Missione al quale fa riferimento il capitolo è "Energie e diversificazione delle fonti energetiche" per tutto il periodo considerato, mentre il Programma di riferimento è "Promozione dell'efficienza energetica delle energie rinnovabili e regolamentazione del mercato energetico". Infine, l'Azione, identificata con il numero 02, è denominata "Iniziative per la decarbonizzazione regolamentazione delle modalità di incentivazione " ed è rimasta inalterata.

Il piano gestionale è solo uno ed ha la stessa denominazione del capitolo.

2.2 La gestione finanziaria del capitolo 7321

La gestione del capitolo osservato, che, deve rammentarsi, riguarda le spese per il credito d'imposta relativo all'acquisto di veicoli elettrici o ibridi nuovi di fabbrica, ha mostrato nel periodo considerato dalla presente analisi un andamento incrementale degli stanziamenti definitivi di competenza, connessi principalmente agli stanziamenti delle leggi di bilancio, ma anche alle variazioni intervenute in corso d'anno, come nel caso degli esercizi 2020 (+ 13 mln di euro) e 2022 (+ 45 mln di euro). Gli stanziamenti in questione sono passati da 10 mln di euro del 2019 a 50 mln di euro del 2024 che si riducono a 30 mln nel 2025.

Le percentuali impegnate rispetto agli stanziamenti definitivi sono andate via via crescendo, fino a far registrare il 100 per cento delle somme nel 2023, con riferimento specifico alla gestione in conto residui.

La consistenza dei residui definitivi iniziali è passata dai 10 mln di euro del 2020 ai 69,4 mln di euro del 2023, che nel 2025 si assestano a 52,6 mln di euro. A fronte delle citate risultanze la massa spendibile (formata dagli stanziamenti definitivi + i residui passivi iniziali) evidenziatasi nel corso degli esercizi considerati è incrementata, passando dai 10 mln di euro del 2019 a 82,6 mln di euro nel 2025, inferiore rispetto a quella registrata nel 2024 pari a 91,49 mln di euro.

La percentuale dei pagamenti effettuati negli stessi esercizi rispetto ai valori della massa spendibile esposti in tabella non ha mai superato il 73 per cento, registrato nel 2021, valorizzando il 43 per cento nel 2024 del totale annuo dei pagamenti totali, che, nel periodo osservato, sono ammontati a complessivi 186,18 mln di euro, a fronte di impegni totali pari a 218,79 mln di euro. Si sono formate, altresì, economie in conto cassa per l'esercizio 2025 pari a 1,9 mln di euro¹⁰.

¹⁰ Dalle evidenze della gestione finanziario contabile emergono: a) economie per somme da iscrivere nella competenza degli esercizi successivi ai sensi dell'articolo 30, c. 2, lettera b), e dell'articolo 34-ter, c. 1, della legge n. 196 del 2009; b) economie ai sensi dell'articolo 34-bis, c. 2, della legge n. 196 del 2009. Le prime sono quelle rimodulazioni derivanti dalla reiscrizione nella competenza degli esercizi successivi delle somme non impegnate alla fine dell'esercizio relative ad autorizzazioni di spese in conto capitale a carattere non permanente. Alle prime corrispondono quelle poste relative a spese pluriennali, non a carattere permanente, da eliminare dal conto residui di stanziamento e da iscrivere nella competenza degli esercizi successivi riferibili ad esercizi precedenti a quello scaduto.

Tabella n. 5 - Cap. 7321 - gestione finanziaria ee.ff. 2019-2025

Capitolo 7321 "Credito di imposta relativo all'acquisto di veicoli elettrici o ibridi nuovi di fabbrica, di potenza inferiore o uguale a 11 kW delle categorie L1 e L2 - somme da accreditare alla contabilità speciale 1778 "Agenzia delle Entrate - fondi di bilancio" per essere riversata all'entrata del bilancio dello Stato.													
Esercizio	2019	2020		2021		2022		2023		2024		2025	
		p.g. 01	p.g. 02	p.g. 01	p.g. 02	p.g. 01	p.g. 03	p.g. 01	p.g. 03	p.g. 01	p.g. 03	p.g. 01	p.g. 03
Stanz. iniziale comp.	10.000.000,00			20.000.000,00		20.000.000,00		20.000.000,00	20.000.000,00	30.000.000,00	20.000.000,00	30.000.000,00	0
Variaz. Stanz. Comp.		8.000.000,00	5.000.000,00				45.000.000,00						0
Stanz. Def. Comp.	10.000.000,00	8.000.000,00	5.000.000,00	20.000.000,00	0	20.000.000,00	45.000.000,00	20.000.000,00	20.000.000,00	30.000.000,00	20.000.000,00	30.000.000,00	0
Residui defin. Iniz.		10.000.000,00		17.945.000,00	5.000.000,00	19.115.633,17		24.405.767,36	44.996.000,00	18.142.065,10	23.348.357,92	31.011.721,52	21.582.354,62
Massa spendibile	10.000.000,00	18.000.000,00	5.000.000,00	37.945.000,00	5.000.000,00	39.115.633,17	45.000.000,00	44.405.767,36	64.996.000,00	48.142.065,10	43.348.357,92	61.011.721,52	21.582.354,62
Impegni c/comp.	55.000,00	0	0	1.369.609,59		100.000,00	4.000,00	7.452.995,17	14.990.430,72	4.592.385,62	7.315.412,82	22.575.100,62	0
Impegni c/res.		0	0	16.089.968,13	5.000.000,00	14.224.623,05	0	15.181.862,22	26.657.211,36	18.142.065,10	23.348.357,92	3.343.499,01	7.690.803,73
Impegni Totali	55.000,00	0	0	17.459.577,72	5.000.000,00	14.324.623,05	4.000,00	22.634.857,39	41.647.642,08	22.734.450,72	30.663.770,74	25.918.599,63	7.690.803,73
Pag. c/comp. OP	0	0	0	1.369.609,59			4.000,00	7.452.995,17	14.990.430,72	2.887.677,17	7.291.656,47	20.847.100,62	0
Pagato c/res. OP	0	55.000,00	0	16.089.968,13	5.000.000,00	14.224.623,05		15.281.862,22	26.657.211,36	14.242.666,41	14.474.346,83	8.883.660,94	16.435.698,06
Pagato totale	0	55.000,00	0	17.459.577,72	5.000.000,00	14.224.623,05	4.000,00	22.734.857,39	41.647.642,08	17.130.343,58	21.766.003,30	29.730.761,56	16.435.698,06
Economie c/comp.	0	0	0	0									
Economie c/res.	0	0	0	1.369.789,11		485.242,76		3.528.844,87					
Economie c/cassa.												1.791.945,21	152.873,11
Res tot. c/comp.	10.000.000,00	8.000.000,00	5.000.000,00	18.630.390,41		20.000.000,00	44.996.000,00	12.547.004,83	5.009.569,28	27.112.322,83	12.708.343,53	9.152.899,38	nd
Res tot. c/res.		9.945.000,00		485.242,76		4.405.767,36		9.123.905,14	18.338.788,64	3.899.398,69	8.874.011,09	22.128.060,58	5.146.656,56
Residui finali (RGS)	10.000.000,00	17.945.000,00	5.000.000,00	19.115.633,17		24.405.767,36	44.996.000,00	18.142.065,10	23.348.357,92	31.011.721,52	21.582.354,62	31.280.959,96	5.146.656,56

Fonte: Corte dei conti su dati Sicr

2.2.1 La gestione di cassa del capitolo 7321

L'analisi dell'andamento dei pagamenti intervenuti nel corso del quinquennio 2019-2025 consente di sottolineare che essi seguono la fenomenologia osservata per gli impegni, facendo registrare nell'esercizio 2023 valori decisamente superiori (64,38 mln di euro) rispetto a quelli evidenziatisi per i due esercizi precedenti, pari, rispettivamente, a 14,22 mln di euro e 22,46 mln di euro.

Nelle tabelle che si riportano di seguito vengono illustrati i pagamenti effettuati con OOPP negli esercizi dal 2020 al 2025.

In ordine ai pagamenti disposti con OOPP sul cap. 7321 occorre evidenziare che essi hanno avuto ad oggetto anche le fatture a favore di Invitalia per gli oneri derivanti dalle Convenzioni, che con la stessa Società sono state sottoscritte nel corso degli anni (v. Cap. par.) oltre ai trasferimenti dei fondi Ecobonus all'Agenzia delle entrate. A quest'ultimo proposito, deve precisarsi che, a partire dal 2022, gli anzidetti trasferimenti sono stati diretti alla contabilità speciale 1778.

Come dimostrano le tabelle di seguito riportate, i pagamenti per trasferimenti sulla contabilità speciale 1778 sono ammontati a complessivi 612,6 mln di euro, dei quali 520,99 mln per l'annualità 2024, mentre per il 2019 e il 2020 non si registrano trasferimenti e nel 2022 si evidenzia un solo trasferimento pari a 14,12 mln di euro.

Il numero degli OOPP emessi nei diversi esercizi considerati dalla presente analisi è andato aumentando ed è passato dai due (2) del 2020 (il primo anno a far registrare pagamenti sul capitolo osservato) ai quindici (15) del 2023, fino ai ventuno (21) del 2024. Ricapitolando, i quarantasei (46) pagamenti ordinati nel corso del quinquennio assommano a totali 163,98 mln di euro finalizzati in ampia parte alle agevolazioni da LB 2019, art. 1, c. 1031 e dei quali la stragrande maggioranza risulta essere in conto residui (110,22 mln di euro). Una parte di OOPP, pari a 708.741,40 euro, è stata destinata a pagamenti a favore di Invitalia, comprensivi dei versamenti IVA a favore del Tesoro dello Stato, di cui 318.349,33 in conto residui.

Tabella n. 6 - Cap. 7321 - Pagamenti a favore di Invitalia ee. ff. 2020-2025

	EPR	Pagamenti c/c	Pagamenti c/r
Beneficiario			
1 INVITALIA S.P.A.	2019	0,00	45.081,97
2 TESORO DELLO STATO	2019	0,00	9.918,03
3 INVITALIA S.P.A.	2021		81.967,22
4 TESORO DELLO STATO	2021		18.032,78
5 INVITALIA S.P.A.	2022	3.278,69	
6 TESORO DELLO STATO	2022	721,31	
7 INVITALIA S.P.A.	2023	96.731,15	
8 TESORO DELLO STATO	2023	21.280,85	
9 INVITALIA S.P.A.	2023	96.731,15	
10 TESORO DELLO STATO	2023	21.280,85	
11 INVITALIA S.P.A.	2022		81.967,21
12 TESORO DELLO STATO	2022		18.032,79
13 INVITALIA S.P.A.	2023	19.095,90	
14 TESORO DELLO STATO	2023	4.201,10	
15 INVITALIA S.P.A.	2024	12.295,08	
16 TESORO DELLO STATO	2024	2.704,92	
17 INVITALIA S.P.A.	2024	7.377,05	
18 TESORO DELLO STATO	2024	1.622,95	
19 INVITALIA S.P.A.	2024	52.802,80	
20 TESORO DELLO STATO	2024	11.616,62	
21 INVITALIA S.P.A.	2024	31.681,68	
22 TESORO DELLO STATO	2024	6.969,97	
23 INVITALIA S.P.A.	2024		32.453,76
24 TESORO DELLO STATO	2024		7.139,82
25 INVITALIA S.P.A.	2024		19.472,42
26 TESORO DELLO STATO	2024		4.283,93
TOTALE PAGAMENTI		390.392,07	318.349,33

Fonte: Corte dei conti su dati Sicr

Tabella n. 7 – Cap. 7321 p.g. 01 - Pagamenti effettuati nell'e. f. 2020

N. titolo	EPR	Beneficiario	Causale	Pagato competenza	Pagato c/residui
00001 p.g. 01	2019	INVITALIA S.P.A.	Pagamento fattura Invitalia 4120200025 attività 2019	0,00	45.081,97
00002	2019	TESORO DELLO STATO	Pagamento Iva su fattura Invitalia 4120200025	0,00	9.918,03
Totale pagamenti sul capitolo				0,00	55.000,00
Totale pagamenti 2020 verso Invitalia (compreso gli OP verso il tesoro dello Stato per IVA)				-	55.000,00

Fonte: Corte dei conti su dati Sicr

Tabella n. 8 - Capitolo 7321 p.g. 01 - Pagamenti effettuati nell'e. f. 2021

N. titolo	EPR	Beneficiario	Causale	Pagato competenza	Pagato c/residui
00001 p.g. 01	2021	AGENZIA ENTRATE-FONDI BILANCIO	Agenzia Entrate Fondi di bilancio ai fini delle regolazioni contabili conseguenti alla fruizione dei crediti d'imposta concessi	1.369.609,59	-
00002 p.g. 01	2019	AGENZIA ENTRATE-FONDI BILANCIO	Trasferimento dei fondi Ecobonus ad Agenzia delle Entrate	-	8.575.210,89
00003 p.g. 01	2020	AGENZIA ENTRATE-FONDI BILANCIO	Trasferimento dei fondi Ecobonus ad Agenzia delle Entrate	-	7.514.757,24
Totale pagamenti sul capitolo				1.369.609,59	16.089.968,13
Totale pagamenti 2021 destinati alle agevolazioni LB 2019, art.1, c. 1031					
Totale pagamenti 2021 verso Invitalia (compreso gli OP verso il tesoro dello Stato per IVA)					

Fonte: Corte dei conti su dati Sicr

Tabella n. 9 - Cap. 7321 p.g. 01 e p.g. 03 - Pagamenti effettuati nell'e. f. 2022

N. titolo	EPR	Beneficiario	Causale	Pagato competenza	Pagato c/residui
00001 p.g. 01	2021	INVITALIA S.P.A.	Liquid. ft. 4120220058 del 20-4-2022 Invitalia		81.967,22
00002 p.g. 01	2021	TESORO DELLO STATO	Liquid. Iva su ft. 4120220058 del 20-4-2022 Invitalia		18.032,78
00003 p.g. 03	2022	INVITALIA S.P.A.	Liquid. fattura n. 4120220286 del 21.11.2022 Invitalia	3.278,69	
00004 p.g. 03	2022	TESORO DELLO STATO	Liquid. Iva su fattura n. 4120220286 del 21.11.2022 - Invitalia	721,31	
00005 p.g. 01	2021	AGENZIA ENTRATE-FONDI BILANCIO	DDG Trasferimento contabilità speciale n. 1778 Agenzia delle Entrate -ECOBONUS		14.124.623,05
Totale pagamenti sul capitolo				4.000,00	14.224.623,05
Totale pagamenti 2022 destinati alle agevolazioni LB 2019, art.1, c. 1031					14.124.623,05
Totale pagamenti 2022 verso Invitalia (compreso gli OP verso il tesoro dello Stato per IVA)				4.000,00	100.000,00

Fonte: Corte dei conti su dati Sicr

Tabella n. 10 - Cap. 7321 p.g. 01 e p.g. 03 - Pagamenti effettuati nell'e. f. 2023

N. titolo	EPR	Beneficiario	Causale	Pagato competenza	Pagato c/residui
00001 p.g. 01	2023	INVITALIA S.P.A.	DDG Liq. Fatt. n. 4120230051 del 23.02.2023	96.731,15	
00002 p.g. 01	2023	TESORO DELLO STATO	DDG liq. Iva su fatt. n. 4120230051 del 23.02.2023	21.280,85	
00003 p.g. 03	2023	INVITALIA S.P.A.	DDG liq. fatt. n. 4120230051 del 23.02.2023	96.731,15	
00004 p.g. 03	2023	TESORO DELLO STATO	DDG liq. Iva su fatt. n. 4120230051 del 23.02.2023	21.280,85	
00005 p.g. 01	2021	AGENZIA ENTRATE-FONDI BILANCIO	DD Liq. Agenzia delle Entrate - trasferimento fondi 2021 a saldo		876.922,49

segue tab. 10

N. titolo	EPR	Beneficiario	Causale	Pagato competenza	Pagato c/residui
00006 p.g.01	2022	AGENZIA ENTRATE-FONDI BILANCIO	DDG trasf. Agenzia delle Entrate CS 1778 - I invio fondi 2022 ECOBONUS		13.862.270,85
00007 p.g. 03	2022	AGENZIA ENTRATE-FONDI BILANCIO	DDG trasf. Agenzia delle Entrate CS 1778 - I invio fondi 2022 ECOBONUS		23.224.120,02
00008 p.g. 01	2022	INVITALIA S.P.A.	DDG Liq fattura n. 4120230137 del 06.06.2023		81.967,21
00009 p.g. 01	2022	TESORO DELLO STATO	DDG Liq IVA su fattura n. 4120230137 del 06.06.2023		18.032,79
00010 p.g. 01	2022	AGENZIA ENTRATE-FONDI BILANCIO	DDG Trasf. Agenzia delle Entrate Ecobonus 2022		442.668,88
00011 p.g. 03	2022	AGENZIA ENTRATE-FONDI BILANCIO	DDG Trasf. Agenzia delle Entrate Ecobonus 2022		3.433.091,34
00012 p.g. 01	2023	AGENZIA ENTRATE-FONDI BILANCIO	DDG Liq. Trasf. Agenzia delle Entrate CS 1778 Ecobonus Fondi 2023	7.334.983,17	
00013 p.g. 03	2023	AGENZIA ENTRATE-FONDI BILANCIO	DDG Liq. Trasf. Agenzia delle Entrate CS 1778 Ecobonus Fondi 2023	14.849.121,72	
00014 p.g. 03	2023	INVITALIA S.P.A.	DDG Liq. Fatt. n. 4120230426 Invitalia del 12.12.2023	19.095,90	
00015 p.g. 03	2023	TESORO DELLO STATO	DDG LIQ. Iva su fatt. n. 4120230426 Invitalia del 12.12.2023	4.201,10	
Totale pagamenti sul capitolo				22.443.425,89	41.939.073,58
Totale pagamenti 2023 destinati alle agevolazioni LB 2019, art.1, c. 1031				22.184.104,89	41.839.073,58
Totale pagamenti 2023 verso Invitalia (compreso gli OP verso il tesoro dello Stato per IVA)				259.321,00	100.000,00

Fonte: Corte dei conti su dati Sicr

Tabella n. 11 – Cap. 7321 p.g. 01 e p.g. 03 - - Pagamenti effettuati nell'e. f. 2024

N. titolo	EPR	Beneficiario	Causale	Pagato competenza	Pagato c/residui	
00001 p.g. 01	2022	AGENZIA ENTRATE-FONDI BILANCIO	DDG Trasf. Agenzia delle Entrate Ecobonus SALDO 2022		26.994,77	
00002 p.g. 03	2022	AGENZIA ENTRATE-FONDI BILANCIO	DDG Trasf. Agenzia delle Entrate Ecobonus SALDO 2022		621.964,81	
00003 p.g. 01	2024	INVITALIA S.P.A.	DDG Liq. Fatt. n. 4120240168 Invitalia del 10.06.2024 Anticipo	12.295,08		
00004 p.g. 01	2024	TESORO DELLO STATO	DDG Liq. IVA su fatt. n. 4120240168 Invitalia del 10.06.2024 anticipo	2.704,92		
00005 p.g. 03	2024	INVITALIA S.P.A.	DDG Liq. Fatt. n. 4120240168 Invitalia del 10.06.2024 Anticipo	7.377,05		
00006 p.g. 03	2024	TESORO DELLO STATO	DDG Liq. IVA su fatt. n. 4120240168 Invitalia del 10.06.2024 anticipo	1.622,95		
00007 p.g. 01	2023	AGENZIA ENTRATE-FONDI BILANCIO	DDG Trasf. Agenzia delle Entrate Ecobonus 2023		4.603.959,94	
00008 p.g. 03	2023	AGENZIA ENTRATE-FONDI BILANCIO	DDG Trasf. Agenzia delle Entrate Ecobonus 2023		2.778.916,89	
00009 p.g. 01	2024	AGENZIA ENTRATE-FONDI BILANCIO	DDG Trasf. Agenzia delle Entrate Ecobonus 2024	2.808.257,75		
00010 p.g. 03	2024	AGENZIA ENTRATE-FONDI BILANCIO	DDG Trasf. Agenzia delle Entrate Ecobonus 2024	7.244.004,82		
00011 p.g. 01	2024	INVITALIA S.P.A.	Liq fatt. n. 4120240409 - 25.11.2024 - Invitalia Ecobonus II quota	52.802,80		
00012 p.g. 01	2024	TESORO DELLO STATO	Liq iva fatt. n. 4120240409 - 25.11.2024 - Invitalia ECOBONUS II quota	11.616,62		
00013 p.g. 03	2024	INVITALIA S.P.A.	Liq fatt. n. 4120240409 - 25.11.2024 - Invitalia Ecobonus II quota	31.681,68		
00014 p.g. 03	2024	TESORO DELLO STATO	Liq Iva fatt. n. 4120240409 - 25.11.2024 - Invitalia ECOBONUS II quota	6.969,97		
00015 p.g. 01	2022	AGENZIA ENTRATE-FONDI BILANCIO	DDG Trasf. Agenzia delle Entrate Ecobonus 2023		1.323.969,84	
00016 p.g. 03	2022	AGENZIA ENTRATE-FONDI BILANCIO	DDG Trasf. Agenzia delle Entrate Ecobonus 2023		298.656,57	

segue tab. 11

N. titolo	EPR	Beneficiario	Causale	Pagato competenza	Pagato c/residui	
00017 p.g. 01	2022	AGENZIA ENTRATE-FONDI BILANCIO	DDG Trasf. Agenzia delle Entrate Ecobonus 2024		4.244.095,66	
00018 p.g. 01	2023	AGENZIA ENTRATE-FONDI BILANCIO	DDG Trasf. Agenzia delle Entrate Ecobonus 2024		2.403.970,42	
00019 p.g.03	2022	AGENZIA ENTRATE-FONDI BILANCIO	DDG Trasf. Agenzia delle Entrate Ecobonus 2024		8.235.147,65	
00020 p.g. 01	2023	AGENZIA ENTRATE-FONDI BILANCIO	DDG Trasf. Agenzia delle Entrate Ecobonus 2024		1.639.675,78	
00021 p.g. 03	2022	AGENZIA ENTRATE-FONDI BILANCIO	DDG Trasf. Agenzia delle Entrate Ecobonus 2024		2.539.660,91	
Totale pagamenti sul capitolo				10.179.333,64	28.717.013,24	
Totale pagamenti 2024 destinati alle agevolazioni LB 2019, art.1, c. 1031				10.052.262,57	28.717.013,24	
Totale pagamenti 2024 verso Invitalia (compreso gli OP verso il tesoro dello Stato per IVA)				127.071,07		

Tabella n. 12 - Cap. 7321 p.g. 01 e p.g. 03 - Pagamenti effettuati nell'e. f. 2025

N. titolo	EPR	Beneficiario	Causale	Pagato competenza	Pagato c/residui	Data di pagamento
00001 p.g. 01	2023	AGENZIA ENTRATE-FONDI BILANCIO	Trasf. Agenzia delle Entrate Ecobonus residui 2024		25.438,56	04.12.2025
00002 p.g. 01	2023	AGENZIA ENTRATE-FONDI BILANCIO	Trasf. Agenzia delle Entrate Ecobonus residui 2024		3.873.960,13	04.12.2025
00003 p.g. 01	2024	AGENZIA ENTRATE-FONDI BILANCIO	Trasf. Agenzia delle Entrate Ecobonus residui 2024		1.665.114,87	04.12.2025
00004 p.g. 03	2023	AGENZIA ENTRATE-FONDI BILANCIO	Trasf. Agenzia delle Entrate Ecobonus residui 2024		460.339,09	04.12.2025
00005 p.g. 03	2022	AGENZIA ENTRATE-FONDI BILANCIO	Trasf. Agenzia delle Entrate Ecobonus residui 2024		6.643.358,70	04.12.2025
00006 p.g. 03	2023	AGENZIA ENTRATE-FONDI BILANCIO	Trasf. Agenzia delle Entrate Ecobonus residui 2024		1.770.313,30	04.12.2025

segue tab. 12

N. titolo	EPR	Beneficiario	Causale	Pagato competenza	Pagato c/residui	Data di pagamento
00007 p.g. 01	2024	AGENZIA ENTRATE-FONDI BILANCIO	Trasf. Risorse Ecobonus certificate al 31 ottobre 2025		3.279.553,80	04.12.2025
00008 p.g. 03	2024	AGENZIA ENTRATE-FONDI BILANCIO	Trasf. Risorse Ecobonus certificate al 31 ottobre 2025		7.537.930,62	04.12.2025
00009 p.g. 01	2024	INVITALIA S.P.A.	Liq fatt. n. 4120250391 del 01.12.2025 Invitalia ecobonus Q3		32.453,76	17.12.2025
00010 p.g. 01	2024	TESORO DELLO STATO	Liq fatt. n. 4120250391 del 01.12.2025 Invitalia ecobonus Q3		7.139,82	17.12.2025
00011 p.g. 03	2024	INVITALIA S.P.A.	Liq fatt. n. 4120250391 del 01.12.2025 Invitalia ecobonus Q3		19.472,42	17.12.2025
00012 p.g. 03	2024	TESORO DELLO STATO	Liq fatt. n. 4120250391 del 01.12.2025 Invitalia ecobonus Q3		4.283,93	17.12.2025
00013 p.g.01	2025	AGENZIA ENTRATE-FONDI BILANCIO	Trasf. Risorse Ecobonus certificate al 31 ottobre 2025 II quota	20.847.100,62		19.12.2025
Totale pagamenti sul capitolo				20.847.100,62	25.288.462,83	

CAPITOLO 7321	Pagamenti c/competenza	Pagamenti c/residui	Totale pagamenti
Totale pagamenti nel periodo 2020 - 2025	53.473.860,15	110.224.172,70	163.698.032,85

Fonte: Corte dei conti su dati Sicr

2.3 La gestione finanziaria del capitolo 7323

Il cap. 7323 intitolato “Credito di imposta per l'erogazione di contributi per l'acquisto di veicoli a bassa emissione CO₂ - è articolato in due piani gestionali che riguardano tanto il suddetto credito d'imposta (pg. 01), quanto quello per la concessione di contributi per l'acquisto di veicoli non inquinanti di categoria M1, N1 e N2. L'andamento degli stanziamenti definitivi di competenza ha avuto carattere incrementale e l'importo complessivo degli stessi è passato dai 60 mln di euro del 2019 ai 530 mln del 2024, attraverso i valori registrati negli esercizi 2021, allorquando lo stanziamento definitivo è ammontato a 1 mld e 127 mln di euro, e 2023, con 590 mln di euro.

La consistenza dei residui definitivi iniziali è passata dai 60 mln di euro del 2020 ai 600,23 mln di euro del 2025, facendo registrare il valore più elevato nel 2022, con 755,44 mln di euro. A fronte delle citate risultanze, la massa spendibile evidenziatasi nel corso degli esercizi considerati è incrementata, passando dai 60 mln di euro del 2019 a 450 mln di euro del 2025, attraverso il picco del 2021 che ha fatto registrare 1 mld e 804 mln, analogamente a quanto accaduto per il 2024 con 1 mld e 253 mln di euro. Quest'ultimo esercizio è anche quello che evidenzia il volume più elevato di pagamenti totali che assommano a oltre 1 mld di euro.

La gestione di competenza presenta criticità, legate, innanzitutto, alla bassa percentuale degli impegni assunti rispetto agli stanziamenti definitivi, che oscilla fra lo 0,14 per cento dell'esercizio 2020 ed il 31,75 per cento del 2023. I valori percentuali sono lievemente superiori nel caso del confronto fra impegni e residui definitivi e arrivano a far registrare l'82,56 per cento nel 2024.

Nella tabella di seguito riportata sono esposti i dati dei pagamenti della gestione in conto competenza e in conto residui degli esercizi considerati (2019-2025), il cui totale è pari a 2 mld e 902 mln di euro, comprensivi dei pagamenti a favore di Invitalia (con Iva).

Tabella n. 13 - Cap. 7323 Pagamenti effettuati ee. ff. 2019-2025

Totale Pagamenti per esercizio	Pagamenti c/c	Pagamenti c/r
Totale pagamenti 2019	0	0
Totale pagamenti 2020	100.000,00	130.000,00
Totale pagamenti 2021	391.140.300,01	645.884.249,99
Totale pagamenti 2022	96.000,00	553.362.067,09
Totale pagamenti 2023	187.330.997,85	275.225.920,67
Totale pagamenti 2024	98.328.648,32	427.436.200,00
Totale pagamenti 2025	0	323.804.465,98
TOTALE PAGAMENTI	676.995.946,18	2.225.842.903,73

Fonte: Corte dei conti su dati Sicr

Tabella n. 14 – Cap. 7323 gestione finanziaria ee. ff. 2019 - 2025

Capitolo 7323 MIMIT - "Credito di imposta per l'erogazione di contributi per l'acquisto di veicoli a bassa emissione CO2 - somme da accreditare alla contabilità speciale 1778 ""											
Esercizio	2019	2020	2021	2022		2023		2024		2025	
				P-g- 01	P-g- 02	P-g- 01	P-g- 02	P-g- 01	P-g- 02	P-g- 01	P-g- 02
Stanz. iniziale comp.	60.000.000,00	70.000.000,00	689.700.000,00	300.000,00	0,00	0,00	630.000.000,00	0,00	590.000.000,00	0,00	0,00
Variaz. Stanz. Comp.	0,00	547.000.000,00	438.000.000,00	0,00	565.000.000,00	0,00	-40.000.000,00	0,00	-60.000.000,00	0,00	0,00
Stanz. Def. Comp.	60.000.000,00	617.000.000,00	1.127.700.000,00	300.000,00	565.000.000,00	0,00	590.000.000,00	0,00	530.000.000,00	0,00	0,00
Residui defin. Iniz.	0,00	60.000.000,00	676.770.000,00	755.443.950,00	0,00	171.197.632,90	564.904.000,00	0,00	721.923.002,15	0,00	600.231.759,63
Variaz. Residui	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-149.993.542,00
Massa spendibile	60.000.000,00	677.000.000,00	1.804.470.000,00	755.743.950,00	565.000.000,00	171.197.632,90	1.154.904.000,00	0,00	1.251.923.002,15	0,00	450.238.217,63
Impegni c/comp.	130.000,00	880.000,00	393.815.750,01	0,00	96.000,00	0,00	187.330.997,85	0,00	99.057.160,05	0,00	0,00
Impegni c/res.	0,00	0,00	645.104.250,00	553.941.962,99	0,00	26.324.600,00	245.650.000,00	0,00	595.996.607,95	0,00	158.137.993,65
Impegni Totali	130.000,00	880.000,00	1.038.920.000,01	553.941.962,99	96.000,00	26.324.600,00	432.980.997,85	0,00	695.053.768,00	0,00	158.137.993,65
Pag. c/comp. OP	0,00	100.000,00	391.140.300,01	0,00	96.000,00	0,00	187.330.997,85	0,00	98.328.648,32	0,00	0,00
Pagato c/res. OP	0,00	130.000,00	645.884.249,99	553.362.067,09	0,00	29.575.920,67	245.650.000,00	0,00	427.436.200,00	0,00	323.804.465,98
Pagato totale	0,00	230.000,00	1.037.024.550,00	553.362.067,09	96.000,00	29.575.920,67	432.980.997,85	0,00	525.764.848,32	0,00	323.804.465,98
Economie c/comp.	0,00	0,00	12.000.000,00	300.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		
Economie c/res.	0,00	0,00	1.500,00	30.884.250,01	0,00	141.621.712,23	0,00	0,00	125.926.394,20		
Res tot. c/comp.	60.000.000,00	616.900.000,00	724.559.699,99	0,00	564.904.000,00	0,00	402.669.002,15	0,00	431.671.351,68		
Res tot. c/res.	0,00	59.870.000,00	30.884.250,01	171.197.632,90	0,00	0,00	319.254.000,00	0,00	168.560.407,95		
Residui finali (RGS)	60.000.000,00	676.770.000,00	755.443.950,00	171.197.632,90	564.904.000,00	0,00	721.923.002,15	0,00	600.231.759,63		126.433.751,65

Fonte: Corte dei conti su dati Sicr

Dalla lettura dei dati emerge che la massa spendibile, risultante dalla somma degli stanziamenti definitivi di competenza con i residui definitivi iniziali, è passata dai 60 mln del 2019, allorquando, come nei due successivi esercizi (2020 e 2021), l'unico piano gestionale valorizzato era quello relativo al credito d'imposta oggetto del capitolo. Nel 2021 il valore della massa spendibile è salito a 1 mld e 804 mln di euro ed è andato nei successivi esercizi, mostrando un andamento ondivago. Di tal che, nel 2022 essa ammonta a 1 mld e 321 mln di euro, grazie alla valorizzazione del pg. 2 (Credito d'imposta per la concessione di contributi per l'acquisto di veicoli non inquinanti di categoria M1, N1, N2 somme da accreditare alla contabilità speciale 1778 dell'Age), che è stato istituito a seguito delle novelle introdotte dal d. l. n. 17/2022, con l'introduzione di un Fondo a regime dotato di 700 mln di euro per il 2022 e di 1 mld di euro per il 2023 fino al 2030, finalizzato, fra l'altro, all'acquisto di veicoli non inquinanti. L'ammontare della massa spendibile relativa all'esercizio 2023 è stata pari a 1 mld e 326 mln di euro.

In ordine alla gestione del cap. 7323, l'Amministrazione ha evidenziato che il trasferimento all'Agenzia delle entrate della somma di 344.218.000,00 euro, relativa alle risorse prenotate sulla Piattaforma per l'anno 2019, era stato imputato, per mero errore materiale, alla competenza dell'es. 2021, piuttosto che sui residui di lett. f) del 2019. Non essendo stato possibile effettuare uno storno dell'operazione in tempo utile, i suddetti residui sono stati utilizzati per un successivo trasferimento alla stessa Agenzia per euro 46.521.500, con decreto del 25 novembre 2021, in compensazione della competenza del 2021, utilizzata sul cap. 7323. Inoltre, la disponibilità corrente sullo stesso capitolo, pari ad euro 633.884.249,99, è stata conservata a titolo di residui di lett. f) dell'es. 2021 e successivamente integrata per ulteriori 88 mln di euro.

Di conseguenza, la gestione in conto residui mostra un andamento in crescita e fa registrare i due picchi più elevati negli esercizi 2021 con 755,44 mln di euro e nel 2022 con 736,1 mln di euro. Negli esercizi considerati il conseguimento di livelli così elevati di residui finali è connesso ad una massa importante di residui di lettera f), cosiddetti residui impropri, per i quali la conservazione è stata determinata in assenza di impegni non liquidati nel corso dell'esercizio. Si sono formate economie di cassa per complessivi 3.622.447,35 euro.

Sempre in ordine alla gestione in conto residui, dall'analisi delle risultanze contabili, emerge che vi è stata una variazione decrementale di importo pari a 19.993.542 euro, distribuita fra il cap. 7324, pg. 1 "somme da corrispondere per la concessione di contributi alle persone fisiche che stipulano contratti di noleggio a lungo termine" e il cap. 7343 pg. 06 "Contributi per l'erogazione di finanziamenti per contratti di sviluppo del settore *Automotive*".

2.3.1 La gestione di cassa del capitolo 7323

La percentuale dei pagamenti effettuati negli esercizi considerati rispetto ai valori della massa spendibile esposti nella tabella sopra riportata non ha mai superato il 73 per cento, registrato nel 2022, valorizzando il 42 per cento nel 2024 del totale annuo dei pagamenti totali che nel quinquennio sono ammontati a 2 mld e 902 mln di euro, a fronte di impegni totali pari a 2 mld e 752 mln di euro. Il capitolo ha fatto registrare anche la formazione di economie, sia in conto competenza che in conto residui, per somme significative. In particolare, con riferimento agli

esercizi 2023 e 2024, allorquando le economie in conto residui del capitolo hanno raggiunto rispettivamente quota 141,6 e 126 mln di euro.

Alla luce della modifica introdotta dal d. l. n. 68/2022 in ordine al termine per la conclusione delle operazioni di prenotazione aperte nel 2021 e terminate al 30 settembre 2022 e non più al 30 giugno, non certificate per le precedenti relazioni per un totale di 26.324.600,00 euro a valere sul cap. 7323 pg. 1, è stato adottato un d. m. in data 16 marzo 2023 che ha disposto una variazione compensativa, di sola cassa dal pg. 2 al pg. 1 del cap. 7323 e al cap. 7321 pg. 1, onde consentire il trasferimento delle risorse necessarie all'Agenzia delle entrate per l'anno 2023, nonché il pagamento delle fatture emesse da Invitalia nel corso dell'anno.

Come dimostrano le tabelle di seguito riportate, il numero degli OOPP emessi nei diversi esercizi considerati dalla presente analisi è andato aumentando ed è passato dai quattro (4) del 2020 che è il primo anno a far registrare pagamenti sul capitolo osservato, per un importo complessivo 230.000,00 euro, ai tredici (13) dell'esercizio 2021 e del 2024 e dodici (12) degli esercizi 2022, 2023, nove (9) sono gli OOPP del 2025.

Le risorse utilizzate negli esercizi, a partire dal 2021, fanno registrare volumi elevati. A cominciare dall'es. 2021, allorquando, i pagamenti complessivi sono ammontati a più di un miliardo di euro (1.037.024.550,00 euro), per ridursi negli esercizi successivi 2022 e 2023.

Ricapitolando, i sessantaquattro (64) pagamenti ordinati nel corso del periodo considerato 2020-2025 assommano a totali 2 mld e 902,84 mln di euro, finalizzati alle agevolazioni da LB 2019, art. 1, c. 1031, oltre che al pagamento di quanto dovuto ad Invitalia su base convenzionale per la gestione della Piattaforma per la concessione delle agevolazioni. Come evincibile, infatti, dalla lettura delle tabelle di seguito riportate, che precisano la distribuzione degli OOPP nelle annualità considerate un terzo (21 pagamenti) ha avuto come beneficiario Invitalia per le fatture riguardanti il pagamento di quanto dovuto in termini convenzionali, cui devono aggiungersi altrettanti pagamenti destinati al Tesoro dello Stato per la liquidazione dell'IVA relativa alle singole fatture. In particolare, tutti i pagamenti del 2020 (4), che è il primo esercizio a valorizzare la presenza di OOPP, risultano destinati ad Invitalia e al pagamento Iva a favore del Tesoro dello Stato. Infine, si sottolinea che la stragrande maggioranza dei pagamenti risulta emessa in conto residui (1 mld e 894,8 mln di euro).

Tabella n. 15 - Totale pagamenti nel periodo 2020 - 2025 per agevolazioni LB 2019 + Invitalia

ANNUALITÀ	Pagato competenza	Pagato c/residui
2019	0	0
2020	100.000,00	130.000,00
2021	391.140.300,01	645.884.249,99
2022	96.000,00	553.362.067,09
2023	187.330.997,85	275.225.920,67
2024	98.328.648,32	427.436.200,00
2025	0	323.804.465,98
TOTALE	676.995.946,18	2.225.842.903,73
TOTALE GENERALE	2.902.838.849,91	

Tabella n. 16 – Cap. 7323 Pagamenti effettuati nell'e. f. 2020

N. titolo	EPR	Beneficiario	Causale	Pagato competenza	Pagato c/residui
00001	2019	INVITALIA S.P.A.	pagamento fattura Invitalia 4120200025	0,00	106.557,37
00002	2019	TESORO DELLO STATO	pagamento iva su fattura Invitalia 4120200025	0,00	23.442,63
00003	2020	INVITALIA S.P.A.	pagamento fattura n. 4120200181 del 9-11-2020 Invitalia S.p.A.	81.967,21	0,00
00004	2020	TESORO DELLO STATO	pagamento iva su fattura n. 4120200181 del 9-11-2020 Invitalia s.p.a.	18.032,79	0,00
Totale pagamenti sul capitolo				100.000,00	130.000,00

Fonte: Corte dei conti su dati Sicr

Tabella n. 17 - Cap. 7323 - Pagamenti effettuati nell'e. f. 2021

N. titolo	EPR	Beneficiario	Causale	Pagato competenza	Pagato c/residui
00001	2021	AGENZIA ENTRATE-FONDI BILANCIO	Agenzia Entrate Fondi di bilancio ai fini delle regolazioni contabili conseguenti alla fruizione dei crediti d'imposta concessi	46.521.500,00	-
00002	2020	INVITALIA S.P.A.	Liquidazione fattura n. 4120210041 del 18-03-2021 Invitalia S.p.A.	-	229.508,20
00003	2020	TESORO DELLO STATO	liquidazione iva fattura n. 4120210041 del 18-03-2021 Invitalia s.p.a.	-	50.491,80
00005	2020	INVITALIA S.P.A.	Liquidazione fattura n. 4120210058 del 30-04-2021 Invitalia	-	409.836,06
00006	2020	TESORO DELLO STATO	liquidazione iva fattura n. 4120210058 del 30-04-2021 Invitalia	-	90.163,93
00007	2019	AGENZIA ENTRATE-FONDI BILANCIO	Trasferimento dei fondi Ecobonus ad Agenzia delle Entrate	-	13.347.000,00
00008	2020	AGENZIA ENTRATE-FONDI BILANCIO	Trasferimento dei fondi Ecobonus ad Agenzia delle Entrate	-	585.235.750,00

segue tab. 17

N. titolo	EPR	Beneficiario	Causale	Pagato competenza	Pagato c/residui
00009	2021	INVITALIA S.P.A.	Liquidazione fattura n. 4120210142 del 20-10-2021 Invitalia	245.901,64	-
00010	2021	TESORO DELLO STATO	liquidazione iva su fattura n. 4120210142 del 20-10-2021 Invitalia	54.098,36	-
00011	2021	INVITALIA S.P.A.	Liquidazione fattura n. 4120210143 del 20-10-2021 Invitalia	81.967,21	-
00012	2021	TESORO DELLO STATO	liquidazione iva su fattura n. 4120210143 del 20-10-2021 Invitalia	18.032,79	-
00014	2021	AGENZIA ENTRATE-FONDI BILANCIO	Trasferimento dei fondi Ecobonus ad Agenzia delle Entrate	344.218.800,01	-
00015	2019	AGENZIA ENTRATE-FONDI BILANCIO	Trasferimento dei fondi Ecobonus ad Agenzia delle Entrate	-	46.521.500,00
Totale pagamenti sul capitolo				391.140.300,01	645.884.249,99
				1.037.024.550,00	

Fonte: Corte dei conti su dati Sicr

Tabella n. 18- Cap. 7323 - Pagamenti effettuati nell'e. f. 2022

N. titolo	EPR	Beneficiario	Causale	Pagato competenza	Pagato c/residui
00001	2021	INVITALIA S.P.A.	Liquidazione ft. 4120220058 del 20-4-2022 Invitalia		327.868,84
00002	2021	TESORO DELLO STATO	liquid. iva ft. 4120220058 del 20-4-2022 Invitalia		72.131,15
00003 p.g. 02	2022	INVITALIA S.P.A.	Liquid. fattura n. 4120220286 del 21.11.2022 - Invitalia	78.688,52	
00004 p.g. 02	2022	TESORO DELLO STATO	liquid. iva su fattura n. 4120220286 del 21.11.2022 - Invitalia	17.311,48	
00005	2021	INVITALIA S.P.A.	ddg liq. fatt. n. 4120220310 30.11.2022 - saldo conv. 2019 - Invitalia		231.505,84
00006	2021	TESORO DELLO STATO	liq. iva fatt. n. 4120220310 30.11.2022 - saldo conv. 2019 - Invitalia		50.931,28
00007	2021	INVITALIA S.P.A.	DDG Liq. Fatt. n. 4120220311 06.12.2022 Saldo I Atto Int. - Invitalia		339.415,72
00008	2021	TESORO DELLO STATO	liq. iva fatt. n. 4120220311 30.11.2022 saldo I atto int. - Invitalia		74.671,46
00009	2021	INVITALIA S.P.A.	ddg liq. fatt. n. 4120220312 30.11.2022 II atto int. - Invitalia		1.228.465,42
00010	2021	TESORO DELLO STATO	liq. iva fatt. n. 4120220312 30.11.2022 II atto int. - Invitalia		270.262,39
00011	2021	INVITALIA S.P.A.	ddg liq. fatt. n. 4120220313 30.11.2022 III atto int. - Invitalia		390.340,16
00012	2021	TESORO DELLO STATO	liq. iva fatt. n. 4120220313 30.11.2022 III atto int. - Invitalia		85.874,84
00013	2021	AGENZIA ENTRATE-FONDI BILANCIO	DDG Trasferimento contabilità speciale 1778 Agenzia delle Entrate - ECOBONUS		550.290.599,99
Totale pagamenti sul capitolo				96.000,00	553.362.067,09
				553.458.067,09	

Fonte: Corte dei conti su dati Sicr

Tabella n. 19 – Cap. 7323 - Pagamenti effettuati nell'e. f. 2023

N. titolo	EPR	Beneficiario	Causale	Pagato competenza	Pagato c/residui
00001 p.g. 02	2023	INVITALIA S.P.A.	DDG Liq. Fatt. n. 4120230051 del 23.02.2023	216.373,77	
00002 p.g. 02	2023	TESORO DELLO STATO	DDG liq. iva su fatt. n. 4120230051 del 23.02.2023	47.602,23	
00003 p.g. 01	2021	AGENZIA ENTRATE-FONDI BILANCIO	DD Liq. Agenzia delle Entrate - trasferimento fondi 2021 a saldo		26.324.600,00
00004 p.g. 02	2022	AGENZIA ENTRATE-FONDI BILANCIO	DDG trasf. Agenzia delle Entrate CS 1778 - I invio fondi 2022 ECOBONUS		204.187.000,00
00005 p.g. 01	2021	INVITALIA S.P.A.	DDG Liq fattura n. 4120230137 del 06.06.2023		1.311.475,41
00006 p.g. 01	2021	TESORO DELLO STATO	DDG Liq IVA su fattura n. 4120230137 del 06.06.2023		288.524,59
00007 p.g. 02	2022	AGENZIA ENTRATE-FONDI BILANCIO	DDG trasf. Agenzia delle Entrate CS 1778 - ecobonus 2022		41.463.000,00
00008 p.g. 02	2023	AGENZIA ENTRATE-FONDI BILANCIO	DDG trasf. Agenzia delle Entrate CS 1778 - I invio fondi 2023 ECOBONUS	186.512.500,00	
00009 p.g. 01	2021	INVITALIA S.P.A.	DDG Liq fattura n. 4120230422 del 11.12.2023		1.353.541,53
00010 p.g. 01	2021	TESORO DELLO STATO	DDG Liq IVA su fattura n. 4120230422 del 11.12.2023		297.779,14
00011 p.g. 02	2023	INVITALIA S.P.A.	DDG Liq fattura n. 4120230426 del 12.12.2023	454.526,11	
00012 p.g. 02	2023	TESORO DELLO STATO	DDG Liq IVA su fattura n. 4120230426 del 12.12.2023	99.995,74	
Totale pagamenti sul capitolo				187.330.997,85	275.225.920,67
				462.556.918,52	

Fonte: Corte dei conti su dati Sicr

Tabella n. 20 – Cap. 7323 - Pagamenti effettuati nell'e. f. 2024

N. titolo	EPR	Beneficiario	Causale	Pagato competenza	Pagato c/residui
00001 p.g. 02	2022	AGENZIA ENTRATE-FONDI BILANCIO	DDG Trasf. Agenzia delle Entrate Ecobonus SALDO 2022		3.750.500,00
00002 p.g. 02	2024	INVITALIA S.P.A.	DDG liq. Fattura 4120240168 del 10.06.2024	226.229,51	
00003 p.g. 02	2024	TESORO DELLO STATO	DDG Liq. IVA su fattura n. 4120240168 del 10.06.2024	49.770,49	
00004 p.g. 02	2023	AGENZIA ENTRATE-FONDI BILANCIO	DDG Trasf. Agenzia delle Entrate Ecobonus 2023		68.370.500,00
00005 p.g. 02	2024	AGENZIA ENTRATE-FONDI BILANCIO	DDG Trasf. Agenzia delle Entrate Ecobonus 2024	93.562.500,00	
00006 p.g. 02	2024	INVITALIA S.P.A.	Liq fat. n.4120240349-21.10.2024 - Invitalia Ecobonus II quota saldo	2.708.877,91	
00007 p.g. 02	2024	TESORO DELLO STATO	liq iva fat. n.4120240349-21.10.2024- Invitalia ecobonus II quota saldo	595.953,14	
00008 p.g.02	2024	INVITALIA S.P.A.	liq fatt. n. 4120240409 - 25.11.2024 - Invitalia ecobonus II quota	971.571,54	
00009 p.g. 02	2024	TESORO DELLO STATO	liq iva fatt. n. 4120240409 - 25.11.2024 - Invitalia ecobonus II quota	213.745,73	
00010 p.g. 02	2022	AGENZIA ENTRATE-FONDI BILANCIO	DDG Trasf. Agenzia delle Entrate Ecobonus 2023 al 31 ottobre 2024		6.283.500,00
00011 p.g. 02	2022	AGENZIA ENTRATE-FONDI BILANCIO	DDG Trasf. Agenzia delle Entrate Ecobonus 2024 al 31 ottobre 2024		285.649.275,00
00012 p.g. 02	2022	AGENZIA ENTRATE-FONDI BILANCIO	DDG Trasf. Agenzia delle Entrate Ecobonus 2024 al 30 novembre 2024		23.570.725,00
00013 p.g. 02	2023	AGENZIA ENTRATE-FONDI BILANCIO	DDG Trasf. Agenzia delle Entrate Ecobonus 2024 al 30 novembre 2024		39.811.700,00
Totale pagamenti sul capitolo				98.328.648,32	427.436.200,00
				525.764.848,32	

Fonte: Corte dei conti su dati Sicr

Tabella n. 21 – Cap. 7323 Pagamenti effettuati nell'e.f. 2025

N. titolo	EPR	Beneficiario	Causale	Pagato competenza	Pagato c/residui
00001 p.g. 02	2023	AGENZIA ENTRATE FONDI BILANCIO	DDG Trasf. Agenzia delle Entrate Ecobonus RESIDUI 2024		131.914.434,55
00002 p.g. 02	2023	AGENZIA ENTRATE FONDI BILANCIO	Trasferimento risorse ecobonus certificate 31 ottobre 2025		112.524.742,05
00003 p.g. 02	2024	VERSAMENTO A FAVORE BS	Trasferimento cap. entrata 3600 art. 4 d.l. 175/2025		40.000.000,00
00004 p.g. 02	2024	INVITALIA S.P.A	Liq fat. n.4120250391-1.12.2025- Invitalia Ecobonus II Q3		597.140,76
00005 p.g. 02	2024	TESORO DELLO STATO	liq iva fat. n.4120250391-1.12.2025- Invitalia Ecobonus II Q3		131.370,97
00006 p.g. 02	2024	INVITALIA S.P.A	Liq fat. n.4120250391-1.12.2025- Invitalia Ecobonus II Q3		1.631.806,76
00007 p.g. 02	2024	TESORO DELLO STATO	liq iva fat. n.4120250391-1.12.2025- Invitalia Ecobonus II Q3		358.997,49
00008 p.g.02	2023	AGENZIA ENTRATE FONDI BILANCIO	DDG Trasf. Agenzia delle Entrate Ecobonus RESIDUI 2024		32.513.154,95
00009 p.g. 02	2023	AGENZIA ENTRATE FONDI BILANCIO	DDG Trasf. Agenzia delle Entrate Ecobonus RESIDUI 2024		4.132.818,45
Totale pagamenti sul capitolo				0	323.804.465,98

Fonte: Corte dei conti su dati Sicr

Tabella n. 22 - Pagamenti su cap. 7323 a favore di Invitalia ee.ff. 2020-2025

Beneficiario	EPR	Pagamenti c/c	Pagamenti c/r
1INVITALIA S.P.A.	2019		106.557,37
2TESORO DELLO STATO	2019		23.442,63
3INVITALIA S.P.A.	2020	81.967,21	
4TESORO DELLO STATO	2020	18.032,79	
5INVITALIA S.P.A.	2020		229.508,20
6TESORO DELLO STATO	2020		50.491,80
7INVITALIA S.P.A.	2020		409.836,06
8TESORO DELLO STATO	2020		90.163,93
9INVITALIA S.P.A.	2021	245.901,64	
10TESORO DELLO STATO	2021	54.098,36	
11INVITALIA S.P.A.	2021	81.967,21	
12TESORO DELLO STATO	2021	18.032,79	
7INVITALIA S.P.A.	2021		327.868,84
8TESORO DELLO STATO	2021		72.131,15
9INVITALIA S.P.A.	2022	78.688,52	
10TESORO DELLO STATO	2022	17.311,48	
11INVITALIA S.P.A.	2021		231.505,84
12TESORO DELLO STATO	2021		50.931,28
13INVITALIA S.P.A.	2021		339.415,72
14TESORO DELLO STATO	2021		74.671,46
15INVITALIA S.P.A.	2021		1.228.465,42
16TESORO DELLO STATO	2021		270.262,39
17INVITALIA S.P.A.	2021		390.340,16
18TESORO DELLO STATO	2021		85.874,84
19 INVITALIA S.P.A.	2023	216.373,77	
20TESORO DELLO STATO	2023	47.602,23	
21 INVITALIA S.P.A.	2021		1.311.475,41
22 TESORO DELLO STATO	2021		288.524,59
23 INVITALIA S.P.A.	2021		1.353.541,53
24 TESORO DELLO STATO	2021		297.779,14
25 INVITALIA S.P.A.	2023	454.526,11	
26 TESORO DELLO STATO	2023	99.995,74	
	2024	226.229,51	
	2024	49.770,49	
	2024	2.708.877,91	
	2024	595.953,14	
	2024	971.571,54	
	2024	213.743,73	
	2024		597.140,76
	2024		131.370,97
	2024		1.631.806,76
	2024		358.997,49
TOTALE PAGAMENTI		5.320.668,17	2.719.315,98

Fonte: Corte dei conti su dati Sicr

Dalla lettura della tabella sopra riportata si evince l'ammontare complessivo delle risorse del cap. 7323 pagate negli esercizi finanziari 2020-2025 per le quote e il saldo delle diverse annualità delle Convenzioni sottoscritte con Invitalia ed ammontanti a totali 8 mln di euro che sommati a quelli pagati a valere sul citato cap. 7321 pari a 708.741,40 euro comportano un totale di 8.748.725,55 euro pagati con OOPP.

2.4 La gestione finanziaria del capitolo 7333

Il capitolo 7333 rubricato "Contributi per l'acquisto di infrastrutture di ricarica ad uso domestico", la cui gestione è stata assegnata alla D.G. per la politica industriale l'innovazione e le piccole e medie imprese risulta valorizzato a partire dall'es. 2022. Il piano gestionale è unico e reca lo stesso titolo del capitolo.

La gestione del capitolo negli esercizi considerati 2022-2025 è rappresentata nella tabella di seguito riportata.

Tabella n. 22 - Cap. 7333 gestione finanziaria ee. ff. 2022 - 2025

Capitolo 7333 MIMIT - "Contributi per l'acquisto di infrastrutture di ricarica ad uso domestico p.g. 01 stessa denominazione del capitolo				
Esercizio	2022	2023	2024	2025
Stanz. iniziale comp.	0,00	0,00	40.000.000,00	0
Variaz. Stanz. Comp.	40.000.000,00	40.000.000,00	-20.000.000,00	0
Stanz. Def. Comp.	40.000.000,00	40.000.000,00	20.000.000,00	0
Residui defin. Iniz.	0,00	40.000.000,00	9.630,40	5.146.015,47
Massa spendibile	40.000.000,00	80.000.000,00	20.009.630,40	5.146.015,47
Impegni c/comp.	0,00	6.239.166,70	15.851.539,88	
Impegni c/res.	0,00	642.504,04	0,00	1.849.931,94
Impegni Totali	0,00	6.881.670,74	15.851.539,88	1.849.931,94
Pag. c/comp. OP	0,00	480.000,00	212.811,10	
Pagato c/res. OP	0,00	0,00	0,00	205.505,28
Pag. c/comp OA		5.751.436,30	14.646.953,43	
Pag. c/res. OA		640.604,04	3.850,40	1.532.023,39
Pagato totale	0,00	6.872.040,34	14.863.614,93	1.737.528,67
Economie c/comp.	0,00	33.776.294,10	0,00	
Economie c/res.	0,00	39.357.495,96	0,00	
Economie totali	0,00	73.133.790,06	0,00	194.494,72
Res tot. c/comp.	40.000.000,00		5.146.015,47	
Res tot. c/res.	0,00	9.630,40		
Residui finali (RGS)	40.000.000,00	9.630,40	5.146.015,47	3.408.486,80

Fonte: Corte dei conti su dati Sicr

Gli stanziamenti di competenza, pari a 40 mln per ciascuno degli esercizi del triennio 2022-2024 hanno fatto registrare nello stato di previsione della spesa del Mimit, variazioni intervenute in corso di esercizio con segno positivo (+40 mln di euro) per gli ess. 2022 e 2023 e segno negativo (20 mln di euro) per l'es. 2024, l'ultimo in cui il capitolo risulta valorizzato con autorizzazioni di spesa. La massa spendibile, data dalla somma degli stanziamenti definitivi e dei residui iniziali, è raddoppiata nel 2023 (80 mln di euro) rispetto al precedente esercizio (40 mln di euro), ma è tornata ad eguagliare lo stanziamento definitivo (20 mln di euro) nel 2024, allorquando i residui definitivi iniziali assommavano a 9.630 euro, in ragione della massiccia trasformazione in economie (in conto competenza ed in conto residui) per totali 73,13 mln di euro delle somme non impegnate negli esercizi precedenti. Infatti, non si sono registrati impegni nel 2022, mentre negli esercizi successivi gli stessi sono stati pari ad un totale di 24,58 mln di euro.

Per quanto riguarda i pagamenti, essi hanno fatto registrare il valore più elevato nell'es. 2024, allorquando assommavano per il capitolo considerato a 14,86 mln di euro, in ragione della ripresa dei pagamenti in conto competenza pari a circa 14,64 mln di euro con OA di competenza e dei pagamenti in conto competenza tramite OP pari ai restanti 212.811,10 euro. I pagamenti dell'es. 2025 assommano a totali 1,73 mln di euro e sono tutti in conto residui, con la formazione di ulteriori residui finali (da accertare in sede di rendiconto) per 3,4 mln di euro. Deve sottolinearsi con enfasi non certo positiva che la gestione del capitolo considerato appare caratterizzata da alcune criticità, la prima delle quali è costituita dalla formazione di una mole molto elevata di economie, come si diceva sopra, pari a 73,13 mln di euro, che sicuramente denotano una mancata utilizzazione delle risorse destinate dal legislatore ad una finalità come quella dell'elettrificazione ad uso domestico delle fonti di alimentazione dei veicoli ad emissioni 0. Appare non ultroneo, sebbene si tratti di un concetto abbastanza intuitivo, sottolineare che, diversamente dalla gestione in conto residui, in qualche misura compatibile con le modalità di utilizzo di risorse sottoposte alle tempistiche di realizzazione di opere infrastrutturali, la formazione di economie propende per essere considerata sintomatica di una gestione non certo efficiente ed efficace. Tuttavia, sul punto non è dato conoscere le motivazioni dell'eventuale destinazione o meno delle anzidette economie a termini degli artt. 30, c. 2 lett. b) e 34 – quater c. 1, l. 31 dicembre 2009, n. 196

2.4.1 La gestione di cassa del capitolo 7333

Come dimostrano le tabelle di seguito riportate (dalla n.23 alla n. 27) , il numero degli OOPP emessi nei diversi esercizi considerati dalla presente analisi è andato aumentando ed è passato dai quattro (4) del 2023 (che è il primo anno a far registrare pagamenti sul capitolo osservato), ai sei (6) dell'esercizio 2024.

Tabella n. 23 – Cap. 7333 p. g. 01 - Pagamenti effettuati nell'e. f. 2023

N. titolo	EPR	Beneficiario	Causale	Pagato competenza	Pagato c/residui
OP 00001	2023	INVITALIA S.P.A.	DDG Liq fattura n. 4120230371 del 30.11.2023 - Invitalia	393.442,62	
OP 00002	2023	TESORO DELLO STATO	DDG Liq. IVA su Fatt. 4120230371 del 30.11.2023 - Invitalia	86.557,38	
OA 00001	2022	F.D. 0302434802	pagamento per 568 ordinativi secondari		640.604,04
OA 00002	2023	F.D. 0302434802	pagamento per 5.069 ordinativi secondari	5.751.436,30	
Totale pagamenti sul capitolo				6.231.436,30	640.604,04
Totale pagamenti 2023 destinati ai contributi per acquisto infrastrutture di ricarica ad uso domestico				5.751.436,30	640.604,04
Totale pagamenti 2023 verso Invitalia (compreso gli OP verso il tesoro dello Stato per IVA)				480.000,00	-

Fonte: Corte dei conti su dati Sicr

A ben guardare, ciascuno degli OP che hanno come beneficiario il F.D. 0302434802 è dato dall'insieme di ordinativi di pagamento *cd. ordinativi secondari* che hanno per destinatari i singoli beneficiari delle provvidenze. Pertanto, per l'es. 2023 i pagamenti totali assommano a 6,4 mln di euro e corrispondono a un totale di ordinativi secondari pari a 5.637 ordinativi secondari e relativi beneficiari delle provvidenze. Per il successivo es. 2024, come esposto nella seguente tabella, il totale dei pagamenti destinati a contributi per acquisto di infrastrutture di ricarica per uso domestico è ammontato a 14,65 mln di euro, corrispondente a 12.384 ordinativi secondari destinati a beneficiari delle provvidenze.

Tabella n. 24 - Cap. 7333 p.g. 01 - Pagamenti effettuati nell'e. f. 2024

N. titolo	EPR	Beneficiario	Causale	Pagato competenza	Pagato c/residui
OP 00001	2024	INVITALIA S.P.A.	Liq fatt. n. 4120240424 - 05.12.2024 - Invitalia Colonnine II quota	174.435,33	
OP 00002	2024	TESORO DELLO STATO	DDG Liq. IVA su fatt. n. 4120240424 - 05.12.2024 - Invitalia Colonnine II quota	38.375,77	
OA 00001	2024	F.D. 0302434802	pagamento per 954 ordinativi secondari	1.109.509,00	
OA 00002	2022	F.D. 0302434802	pagamento per 1 ordinativo secondario		1.500,00
OA 00003	2023	F.D. 0302434802	pagamento per 2 ordinativi secondari		2.350,40
OA 00004	2024	F.D. 0302434802	pagamento per 11.427 ordinativi secondari	13.537.444,43	
Totale pagamenti sul capitolo				14.859.764,53	3.850,40
Totale pagamenti 2023 destinati ai contributi per acquisto infrastrutture di ricarica ad uso domestico				14.646.953,43	3.850,40
Totale pagamenti 2024 verso Invitalia (compreso gli OP verso il tesoro dello Stato per IVA)				212.811,10	

Fonte: Corte dei conti su dati Sicr

Tre ordinativi di pagamento per complessivi 1,65 mln di euro che corrisponde a 1.226 ordinativi secondari di pagamento riferiti ad altrettanti soggetti beneficiari, cui si aggiungono i pagamenti per la fattura a favore di Invitalia e relativa IVA.

Tabella n. 25 - Capitolo 7333 p. g. 01 - Pagamenti effettuati nell'e. f. 2025

Capitolo 7333 p.g. 01 MIMIT- Pagamenti effettuati nell'esercizio finanziario 2025					
titolo	EPR	Beneficiario	Causale	Pagato competenza	Pagato c/residui
OA 00001	2024	F.D. 0302434802	pagamento per 1.226 ordinativi secondari	0	1.445.339,15
OA 00002	2024	Invitalia	Liquidazione fattura n. 4120250356 Invitalia	0	168.446,95
OA 00003	2024	Tesoro dello Stato	Liquidazione fattura n. 4120250356 IVA	0	37.058,33
Totale pagamenti sul capitolo					1.650.844,43

Fonte: Corte dei conti su dati Sicr

Ricapitolando, i tredici (13) pagamenti ordinati nel corso del triennio osservato assommano a totali 23,18 mln di euro e sono finalizzati, nella stragrande maggioranza, cioè per complessivi 22,5 mln di euro, alle agevolazioni alla concessione di contributi per l'acquisto di infrastrutture di ricarica ad uso domestico. Una piccola parte di OOPP (4 pagamenti), pari a 692.811,10 euro, è stata destinata, invece, a pagamenti a favore di Invitalia, comprensivi dei versamenti IVA al Tesoro dello Stato.

Tabella n. 26 - Cap. 7333 p. g. 01 - Pagamenti effettuati negli ee. ff. 2022-2025

CAPITOLO 7333	Pagamenti c/competenza	Pagamenti c/residui	Totale pagamenti
Totale pagamenti nel periodo 2022 -2025 destinati ai contributi per acquisto infrastrutture di ricarica ad uso domestico	20.398.389,73	2.089.793,59	22.488.183,32
Totale pagamenti nel periodo 2022 - 2025 verso Invitalia (compreso gli OP verso il tesoro dello Stato per IVA)	692.811,10	-	692.811,10
totali	21.091.200,83	2.089.793,59	23.180.994,42

Fonte: Corte dei conti su dati Sicr

2.5 La gestione finanziaria del capitolo 7324

Il cap. 7324 rubricato "Somme da corrispondere per la concessione di contributi alle persone fisiche che stipulano un contratto di noleggio a lungo termine", solo a partire dal 2022 è stato preso in considerazione nel d.p.c.m. di distribuzione che ha destinato a tale capitolo una parte delle risorse del Fondo.

L'andamento del capitolo mostra chiaramente la mancata valorizzazione di poste contabili dimostrative di una gestione di competenza o di cassa e gli stanziamenti definitivi di competenza del primo esercizio 2020 pari a 90 mln di euro non risultano essere stati impegnati

e sono stati conservati come residui di lett. f) per il successivo es. 2021, allorquando non hanno trovato utilizzazione in termini di impegni.

Tabella n. 27 - Cap. 7324 gestione finanziaria ee. ff. 2020- 2025

Esercizio	2020	2021	2022- 2024	2025
Stanz. iniziale comp.	0	0	Capitolo in stato meccanografico esistente e non movimentato	
Variaz. Stanz. Comp.	90.000.000,00	0		49.993.542,00
Stanz. Def. Comp.	90.000.000,00	0		49.993.542,00
Residui defin. Iniz.	0	90.000.000,00		
Variaz. Residui	0	0		
Massa spendibile	90.000.000,00	90.000.000,00		49.993.542,00
Impegni c/comp.	0	0		
Impegni c/res.	0	0		
Impegni Totali	0	0		
% impegni c/c su stanziamento definitivo	-	-		
% impegni in c/r su residui definitivi	-	-		
Pag. c/comp. OP	0	0		
Pagato c/res. OP	0	0		
Pagato totale	0	0		
% totale pagamenti su M.S.	-	-		
Economie c/comp.	0	0		
Economie c/res.	0	0		
Res tot. c/comp.	0	0		
Res tot. c/res.	0	0		
Residui finali (RGS)	90.000.000,00	0		

Fonte: Corte dei conti su dati Conosco

Per gli esercizi 2022 e 2023 lo stato del capitolo è meccanografico (esiste nello stato di previsione della spesa senza stanziamenti), nel 2024 non è più presente ed è stato inserito con una nuova rubrica “ Somme da corrispondere per la concessione di contributi alle persone fisiche che stipulano un contratto di noleggio a lungo termine”, nello stato di previsione della spesa per l'es. 2025 in attuazione del d.p.c.m. 20 maggio 2025, con stanziamento pari a 49.993.542,00 euro e non si registrano movimentazioni in conto competenza. (vedi variazioni di bilancio Tabella).

2.6 La gestione finanziaria della contabilità speciale 1778

Dalla lettura della tabella sotto riportata emerge l'andamento della contabilità speciale 1778, nella quale sono state trasferite le risorse del cap. 7323, finalizzate al pagamento delle

compensazioni a favore delle imprese costruttrici e importatrici dei veicoli oggetto di incentivazione.

Tabella n. 28 - Andamento della contabilità speciale 1778

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025*	TOTALE
Fondi ricevuti dal capitolo di spesa 7323	0	0	1.035.844.550,01	550.290.599,99	458.487.100,00	520.998.700,00	281.085.150,00	2.846.706.100,00
Compensazioni effettuate per credito di imposta Ecobonus veicoli M1, N1, M1 speciali e N2 elettrici	11.295.781,23	108.175.004,53	718.998.192,43	728.360.637,22	387.800.955,34	446.338.611,03	328.155.910,4	2.729.125.092,19
Compensazioni effettuate per credito di imposta Ecobonus veicoli M1 usati (D.L. n. 73/2021)	-	-	488.661,24	8.540.069,39	1.094.010,03	10.394.948,51	5.726.207,90	26.243.897,07
Totale compensazioni								2.755.368.989,26

Fonte: Corte dei conti su dati Agenzia delle entrate

Come è possibile constatare, il totale delle compensazioni effettuate sulla base delle risorse trasferite dal cap. 7323 pg. 01 alla contabilità speciale 1778 negli anni dal 2019 al 2025 è pari 2 mld e 755,4 mln di euro, che corrispondono ad un totale di risorse trasferite dal suddetto capitolo dello stato di previsione del Ministero per 2 mld e 846,7 mln di euro. Sul punto l’Agenzia delle entrate in sede di controdeduzioni finali ha osservato che il meccanismo attualmente vigente rende necessarie anticipazioni sulla contabilità speciale per consentire l’applicazione delle compensazioni richieste con modello F24 e ciò motiva la differenza di valori registrata fra il totale dei fondi ricevuti dal cap. 7323 e il totale delle compensazioni effettuate.

La quota più consistente di risorse destinate alla suddetta compensazione riguarda il credito di imposta Ecobonus veicoli M₁, N₁, M₁ speciali e N₂ elettrici.

Per quanto attiene ai trasferimenti dal cap. 7323 pg. 01, come ricostruito nelle tabelle di seguito riportate, l’esercizio finanziario in cui è stata registrata la somma più rilevante è il 2021, mentre la somma più bassa è stata trasferita nel corso dell’esercizio 2025. Per l’esercizio 2024 deve precisarsi che la somma relativa al cap. 7323 rappresenta il 5 per cento dell’intero ammontare dei Fondi di bilancio dello Stato della relativa annualità

Per quanto riguarda, invece, i trasferimenti dal cap. 7321 pg.01 e 03, l’esercizio finanziario che ha fatto registrare la quantità di risorse più elevata è stato il 2023, con 64 mln di euro, come riportato nella seguente tabella.

Tabella n. 29 - Contabilità speciale 1778 - Trasferimenti dal cap. 7323 p. g. 01 e. f. 2021

N. titolo	EPR	Causale	Pagato competenza	Pagato c/residui	N. quietanza	Data	Causale	Importo
00001	2021	Agenzia Entrate Fondi di bilancio ai fini delle regolazioni contabili conseguenti alla fruizione dei crediti d'imposta concessi	46.521.500,00	-	173	10.03.2021	Fondi di bilancio ai fini delle regolazioni contabili conseguenti alla fruizione dei crediti d'imposta concessi	46.521.500,00
00007	2019	Trasferimento dei fondi Ecobonus ad Agenzia delle Entrate	-	13.347.000,00	964	17.11.2021	Trasferimento dei fondi Ecobonus ad Agenzia delle Entrate	13.347.000,00
00008	2020	Trasferimento dei fondi Ecobonus ad Agenzia delle Entrate	-	585.235.750,00	965	17.11.2021	Trasferimento dei fondi Ecobonus ad Agenzia delle Entrate	585.235.750,00
00014	2021	Trasferimento dei fondi Ecobonus ad Agenzia delle Entrate	344.218.800,01	-	1046	9.12.2021	Trasferimento dei fondi Ecobonus ad Agenzia delle Entrate	344.218.800,01
00015	2019	Trasferimento dei fondi Ecobonus ad Agenzia delle Entrate	-	46.521.500,00	1047	9.12.2021	Trasferimento dei fondi Ecobonus ad Agenzia delle Entrate	46.521.500,00
Totale trasferimenti nell'esercizio finanziario 2021								1.035.844.550,01

Fonte: Corte dei conti su dati Sicr

Tabella n. 30 -Contabilità speciale 1778 - Trasferimenti dal cap. 7323 p.g. 01 e. f. 2022

N. titolo	EPR	Causale	Pagato competenza	Pagato c/residui	N. quietanza	Data	Causale	Importo
00013	2021	DDG Trasferimento contabilità speciale 1778 Agenzia delle Entrate - ECOBONUS		550.290.599,99	903	22.12.2022	Trasferimento contabilità speciale 1778 Agenzia delle Entrate -ECOBONUS	550.290.599,99

Fonte: Corte dei conti su dati Sicr

Tabella n. 31- Contabilità speciale 1778 - Trasferimenti dal cap. 7323 p.g. 01 e. f. 2023

N. titolo	EPR	Causale	Pagato competenza	Pagato c/residui	N. quietanza	Data	Causale	Importo
00003	2021	DD Liq. Agenzia delle Entrate - trasferimento fondi 2021 a saldo		26.324.600,00	199	26.04.2023	trasferimento fondi 2021 a saldo	26.324.600,00
00004 p.g. 02	2022	DDG trasf. Agenzia delle Entrate CS 1778 - I invio fondi 2022 ECOBONUS		204.187.000,00	234	17.05.2023	trasferimento Agenzia delle Entrate - I invio fondi 2022 ECOBONUS	204.187.000,00
00007 p.g. 02	2022	DDG trasf. Agenzia delle Entrate CS 1778 - ecobonus 2022		41.463.000,00	706	26.10.2023	Trasferimento Agenzia delle Entrate Ecobonus 2022	41.463.000,00
00008 p.g. 02	2023	DDG trasf. Agenzia delle Entrate CS 1778 - ecobonus 2023	186.512.500,00		854	19.12.2023	Trasferimento Agenzia delle Entrate Ecobonus 2023	186.512.500,00
Totale trasferimenti nell'esercizio finanziario 2023								458.487.100,00

Fonte: Corte dei conti su dati Sicr

Tabella n. 32 - Contabilità speciale 1778 - Trasferimenti dal cap. 7323 p.g. 01 e. f. 2024

titolo	EPR	Causale	Pagato competenza	Pagato c/residui	quietanza	Data	Causale	Importo
0001 p.g. 02	2022	DD Liq. Agenzia delle Entrate - trasferimento fondi 2022 a saldo		3.750.500,00	100	25.03.2024	trasferimento fondi 2022 a saldo	3.750.500,00
00004 p.g. 02	2023	DDG Trasf. Agenzia delle Entrate Ecobonus 2023		68.370.500,00	286	31.07.2024	Trasferimento Agenzia delle Entrate Ecobonus 2023	68.370.500,00
00005 p.g. 02	2024	DDG Trasf. Agenzia delle Entrate Ecobonus 2024	93.562.500,00		288	31.07.2024	Trasferimento Agenzia delle Entrate Ecobonus 2024	93.562.500,00
00010 p.g. 02	2022	DDG Trasf. Agenzia delle Entrate Ecobonus 2023 al 31 ottobre 2024		6.283.500,00	603	16.12.2024	DDG Trasf. Agenzia delle Entrate Ecobonus 2023 al 31 ottobre 2024	6.283.500,00
00011 p.g. 02	2022	DDG Trasf. Agenzia delle Entrate Ecobonus 2024 al 31 ottobre 2024		285.649.275,00	605	16.12.2024	DDG Trasf. Agenzia delle Entrate Ecobonus 2024 al 31 ottobre 2024	285.649.275,00
00012 p.g. 02	2022	DDG Trasf. Agenzia delle Entrate Ecobonus 2024 al 30 novembre 2024		23.570.725,00	624	19.12.2024	DDG Trasf. Agenzia delle Entrate Ecobonus 2024 al 30 novembre 2024	23.570.725,00
00013 p.g. 02	2023	DDG Trasf. Agenzia delle Entrate Ecobonus 2024 al 30 novembre 2024		39.811.700,00	625	19.12.2024	DDG Trasf. Agenzia delle Entrate Ecobonus 2024 al 30 novembre 2024	39.811.700,00
Totale trasferimenti nell'esercizio finanziario 2024								520.998.700,00

Fonte: Corte dei conti su dati Sicr

Tabella n. 33 - Contabilità speciale 1778 - Trasferimenti dal cap. 7323 p.g. 01 e. f. 2025

Capitolo 7323 p.g. 01 MISE Contabilità speciale 1778- Trasferimenti effettuati nell'esercizio finanziario 2025								
N. titolo	EPR	Causale	Pagato competenza	Pagato c/residui	N. quietanza	Data	Causale	Importo
00001 p.g. 02	2023	DDG Trasf. Agenzia delle Entrate Ecobonus residui 2024		131.914.434,55			DDG Trasf. Agenzia delle Entrate Ecobonus residui 2024	131.914.434,55
00002 p.g. 02	2024	Trasferimento risorse Ecobonus certificate al 31 ottobre 2025		112.524.742,05			Trasferimento Agenzia delle Entrate Ecobonus 2025	112.524.742,05
00008 p.g. 02	2023	DDG Trasf. Agenzia delle Entrate Ecobonus residui 2024 2 tranches		32.513.154,95			Trasferimento Agenzia delle Entrate Ecobonus residui 2024 2 tranches	32.513.154,95
00009 p.g. 02	2023	DDG Trasf. Agenzia delle Entrate Ecobonus residui 2024 2 tranches		4.132.818,45			Trasferimento Agenzia delle Entrate Ecobonus residui 2024 2 tranches	4.132.818,45
Totale trasferimenti nell'esercizio finanziario 2025								281.085.150,00

Fonte: Corte dei conti su dati Sicr

Tabella n. 34 - Contabilità speciale 1778 - Trasferimenti dal cap. 7321 pp. gg. 01 e 03 e. f. 2021

Capitolo 7321 p.g. 01 e p.g. 03 MIMIT Contabilità speciale 1778- Trasferimenti effettuati nell'esercizio finanziario 2021								
N. titolo	EPR	Causale	Pagato competenza	Pagato c/residui	N. quietanza	Data	Causale	Importo
00001 p.g. 01	2021	Agenzia Entrate Fondi di bilancio ai fini delle regolazioni contabili conseguenti alla fruizione dei crediti d'imposta concessi	1.369.609,59	-	172	31.03.2021	Trasferimento dei fondi Ecobonus ad Agenzia delle Entrate	1.369.609,59
00002 p.g. 01	2019	Trasferimento dei fondi Ecobonus ad Agenzia delle Entrate	-	8.575.210,89	962	17.11.2021	Trasferimento dei fondi Ecobonus ad Agenzia delle Entrate	8.575.210,89
00003 p.g. 01	2020	Trasferimento dei fondi Ecobonus ad Agenzia delle Entrate	-	7.514.757,24	963	17.11.2021	Trasferimento dei fondi Ecobonus ad Agenzia delle Entrate	7.514.757,24
Totale trasferimenti nell'esercizio finanziario 2021								17.459.577,72

Fonte: Corte dei conti su dati Sicr

Tabella n. 35 - Contabilità speciale 1778 - Trasferimenti dal cap. 7321 pp. gg. 01 e 03 e. f. 2022

Capitolo 7321 p.g. 01 e p.g. 03 MIMIT Contabilità speciale 1778- Trasferimenti effettuati nell'esercizio finanziario 2022								
N. titolo	EPR	Causale	Pagato competenza	Pagato c/residui	N. quietanza	Data	Causale	Importo
00005 p.g. 01	2021	DDG Trasferimento contabilità speciale n. 1778 Agenzia delle Entrate - ECOBONUS		14.124.623,05	902	22.12.2022	Trasferimento dei fondi Ecobonus ad Agenzia delle Entrate	14.124.623,05
Totale trasferimenti nell'esercizio finanziario 2022								14.124.623,05

Fonte: Corte dei conti su dati Sicr

Tabella n. 36 - Contabilità speciale 1778 - Trasferimenti dal cap. 7321 pp. gg. 01 e 03 e. f. 2023

Capitolo 7321 p.g. 01 e p.g. 03 MIMIT Contabilità speciale 1778- Trasferimenti effettuati nell'esercizio finanziario 2023								
N. titolo	EPR	Causale	Pagato competenza	Pagato c/residui	N. quietanza	Data	Causale	Importo
00005 p.g. 01	2021	DD Liq. Agenzia delle Entrate - trasferimento fondi 2021 a saldo		876.922,49	200	26.04.2023	trasferimento fondi 2021 a saldo	876.922,49
00006 p.g.01	2022	DDG trasf. Agenzia delle Entrate CS 1778 - I invio fondi 2022 ECOBONUS		13.862.270,85	235	17.05.2023	trasferimento Agenzia delle Entrate - I invio fondi 2022 ECOBONUS	13.862.270,85
00007 p.g. 03	2022	DDG trasf. Agenzia delle Entrate CS 1778 - I invio fondi 2022 ECOBONUS		23.224.120,02	236	17.05.2023	trasferimento Agenzia delle Entrate - I invio fondi 2022 ECOBONUS	23.224.120,02
00010 p.g. 01	2022	DDG Trasf. Agenzia delle Entrate Ecobonus 2022		442.668,88	704	26.10.2023	Trasferimento Agenzia delle Entrate Ecobonus 2022	442.668,88
00011 p.g. 03	2022	DDG Trasf. Agenzia delle Entrate Ecobonus 2022		3.433.091,34	705	26.10.2023	Trasferimento Agenzia delle Entrate Ecobonus 2022	3.433.091,34
00012 p.g. 01	2023	DDG Liq. Trasf. Agenzia delle Entrate CS 1778 Ecobonus Fondi 2023	7.334.983,17		855	19.12.2023	Trasferimento Agenzia delle Entrate Ecobonus 2023	7.334.983,17
00013 p.g. 03	2023	DDG Liq. Trasf. Agenzia delle Entrate CS 1778 Ecobonus Fondi 2023	14.849.121,72		856	19.12.2023	Trasferimento Agenzia delle Entrate Ecobonus 2023	14.849.121,72
Totale trasferimenti nell'esercizio finanziario 2023								64.023.178,47

Fonte: Corte dei conti su dati Sicr

Tabella n. 37 - Contabilità speciale 1778 - Trasferimenti dal cap. 7321 pp. gg. 01 e 03 e. f. 2024

Capitolo 7321 p.g. 01 e p.g. 03 MIMIT Contabilità speciale 1778- Trasferimenti effettuati nell'esercizio finanziario 2024									
N. titolo	EPR	Causale	Pagato competenza	Pagato c/residui	N. quietanza	Data	Causale	Importo	
0001 p.g. 01	2022	DDG Trasf. Agenzia delle Entrate Ecobonus SALDO 2022		26.994,77	285	31.07.2024	Trasferimento Agenzia delle Entrate Ecobonus Saldo 2022	26.994,77	
0002 p.g. 03	2022	DDG Trasf. Agenzia delle Entrate Ecobonus SALDO 2022		621.964,81	285	31.07.2024	Trasferimento Agenzia delle Entrate Ecobonus Saldo 2022	621.964,81	
00007 p.g. 01	2023	DDG Trasf. Agenzia delle Entrate Ecobonus 2023		4.603.959,94	287	31.07.2024	Trasferimento Agenzia delle Entrate Ecobonus 2023	4.603.959,94	
00008 p.g. 03	2023	DDG Trasf. Agenzia delle Entrate Ecobonus 2023		2.778.916,89	285	31.07.2024	Trasferimento Agenzia delle Entrate Ecobonus 2023	2.778.916,89	
00009 p.g. 01	2024	DDG Trasf. Agenzia delle Entrate Ecobonus 2024	2.808.257,75		289	31.07.2024	Trasferimento Agenzia delle Entrate Ecobonus 2024	2.808.257,75	
00010 p.g. 03	2024	DDG Trasf. Agenzia delle Entrate Ecobonus 2024	7.244.004,82		290	31.07.2024	Trasferimento Agenzia delle Entrate Ecobonus 2024	7.244.004,82	
00015 p.g. 01	2022	DDG Trasf. Agenzia delle Entrate Ecobonus 2023		1.323.969,84	603	16.12.2024	Trasferimento Agenzia delle Entrate Ecobonus 2023	1.323.969,84	
00016 p.g. 03	2022	DDG Trasf. Agenzia delle Entrate Ecobonus 2023		298.656,57	604	16.12.2024	Trasferimento Agenzia delle Entrate Ecobonus 2023	298.656,57	
00017 p.g. 01	2022	DDG Trasf. Agenzia delle Entrate Ecobonus 2024		4.244.095,66	606	16.12.2024	Trasferimento Agenzia delle Entrate Ecobonus 2024	4.244.095,66	
00018 p.g. 01	2023	DDG Trasf. Agenzia delle Entrate Ecobonus 2024		2.403.970,42	607	16.12.2024	Trasferimento Agenzia delle Entrate Ecobonus 2024	2.403.970,42	
00019 p.g. 03	2022	DDG Trasf. Agenzia delle Entrate Ecobonus 2024		8.235.147,65	608	16.12.2024	Trasferimento Agenzia delle Entrate Ecobonus 2024	8.235.147,65	
00020 p.g. 01	2023	DDG Trasf. Agenzia delle Entrate Ecobonus 2024		1.639.675,78	626	19.12.2024	Trasferimento Agenzia delle Entrate Ecobonus 2024	1.639.675,78	
00021 p.g. 03	2022	DDG Trasf. Agenzia delle Entrate Ecobonus 2024		2.539.660,91	627	19.12.2024	Trasferimento Agenzia delle Entrate Ecobonus 2024	2.539.660,91	
Totale trasferimenti nell'esercizio finanziario 2024									38.769.275,81

Fonte: Corte dei conti su dati Sicr

Tabella n. 38 - Contabilità speciale 1778 - Trasferimenti dal cap. 7321 pp. gg. 01 e 03 e. f. 2025

Capitolo 7321 p.g. 01 e p.g. 03 MIMIT Contabilità speciale 1778- Trasferimenti effettuati nell'esercizio finanziario 2025								
N. titolo	EPR	Causale	Pagato competenza	Pagato c/residui	N. quietanza	Data	Causale	Importo
00001 p.g. 01	2023	DDG Trasf. Agenzia delle Entrate Ecobonus residui 2024		25.438,56			Trasferimento Agenzia delle Entrate Ecobonus 2024	25.438,56
00002 p.g. 01	2023	DDG Trasf. Agenzia delle Entrate Ecobonus residui 2024		3.873.960,13			Trasferimento Agenzia delle Entrate Ecobonus 2024	3.873.960,13
00003 p.g. 01	2024	DDG Trasf. Agenzia delle Entrate Ecobonus residui 2024		1.665.114,87			Trasferimento Agenzia delle Entrate Ecobonus 2024	1.665.114,87
00004 p.g. 03	2023	DDG Trasf. Agenzia delle Entrate Ecobonus residui 2024		460.339,09			Trasferimento Agenzia delle Entrate Ecobonus 2024	460.339,09
00005 p.g. 03	2022	DDG Trasf. Agenzia delle Entrate Ecobonus residui 2024		6.643.358,70			Trasferimento Agenzia delle Entrate Ecobonus 2024	6.643.358,70
00006 p.g. 03	2023	DDG Trasf. Agenzia delle Entrate Ecobonus residui 2024		1.770.313,30			Trasferimento Agenzia delle Entrate Ecobonus 2024	1.770.313,30
00007 p.g. 01	2024	Trasferimento risorse Ecobonus certificate al 31 ottobre 2025		3.279.553,80			Trasferimento Agenzia delle Entrate Ecobonus 2025	3.279.553,80
00008 p.g. 03	2024	Trasferimento risorse Ecobonus certificate al 31 ottobre 2025		7.537.930,62			Trasferimento Agenzia delle Entrate Ecobonus 2025	7.537.930,62
00013 p.g. 01	2025	Trasferimento risorse Ecobonus certificate al 31 ottobre 2025 2 tranches	20.847.100,62				Trasferimento Agenzia delle Entrate Ecobonus 2025	20.847.100,62
Totale trasferimenti nell'esercizio finanziario 2025								46.103.109,69

Fonte: Corte dei conti su dati Sicr

Tabella n. 39 Contabilità speciale 1778: riepilogo trasferimenti da capp. 7321 e 7323 ee. ff. 2021-2025

Capitoli 7321 e 7323 MIMIT Contabilità speciale 1778- Trasferimenti effettuati negli esercizi finanziari 2021 - 2025 per ECOBONUS			
E.F.	Trasferimenti a Contabilità speciale 1778	Importi	Totale per E.F.
2021	Totale trasferimenti da cap. 7323	1.035.844.550,01	1.053.304.127,73
	Totale trasferimenti da cap. 7321	17.459.577,72	
2022	Totale trasferimenti da cap. 7323	550.290.599,99	564.415.223,04
	Totale trasferimenti da cap. 7321	14.124.623,05	
2023	Totale trasferimenti da cap. 7323	458.487.100,00	522.510.278,47
	Totale trasferimenti da cap. 7321	64.023.178,47	
2024	Totale trasferimenti da cap. 7323	520.998.700,00	559.767.975,81
	Totale trasferimenti da cap. 7321	38.769.275,81	
2025	Totale trasferimenti da cap. 7323	281.085.150,00	327.188.259,69
	Totale trasferimenti da cap. 7321	46.103.109,69	
Totale trasferimenti da capitoli 7321 e 7323 alla Contabilità speciale 1778			3.027.185.864,74

Fonte: Corte dei conti su dati Sicr

Nel ricapitolare le risorse trasferite nel quinquennio considerato dai capp. 7123 e 7323 alla contabilità speciale 1778, che complessivamente ammontano a poco più di 3 mld di euro, deve evidenziarsi che la somma più elevata è stata registrata nell'esercizio 2021 con oltre 1 mld di euro e che l'esercizio 2025 evidenzia la quantità più bassa di risorse pari a 327,2 mln di euro. Come evincibile dalle precedenti tabelle, che espongono i dati relativi alle diverse annualità considerate, la stragrande maggioranza dei trasferimenti è stata effettuata in conto residui, in quanto l'esercizio di provenienza nella maggior parte dei casi non coincide con quello di effettuazione dell'operazione finanziaria.

Tabella n. 40 - Assegnazioni Ecobonus - Risorse non utilizzate

Cap. 7323	2019	2020	2021	2022	2023	2024
	p.g. 01	p.g. 01	p.g. 01	p.g. 02	p.g. 02	p.g. 02
Stanz. iniziale comp.	60.000.000,00	70.000.000,00	689.700.000,00	0,00	630.000.000,00	590.000.000,00
Variaz. Stanz. Comp.	0,00	547.000.000,00	438.000.000,00	565.000.000,00	-40.000.000,00	-60.000.000,00
Stanz. Def. Comp.	60.000.000,00	617.000.000,00	1.127.700.000,00	565.000.000,00	590.000.000,00	530.000.000,00
Cap.7321	2019	2020	2021	2022	2023	2024
			p.g.01	p.g. 01 e p.g. 03	p.g. 01 e p.g. 03	p.g. 01 e p.g. 03
Stanz. iniziale comp.			20.000.000,00	20.000.000,00	40.000.000,00	50.000.000,00
Variaz. Stanz. Comp.				45.000.000,00		
Stanz. Def. Comp.			20.000.000,00	65.000.000,00	40.000.000,00	50.000.000,00
Totali assegnazioni	60.000.000,00	617.000.000,00	1.147.700.000,00	630.000.000,00	630.000.000,00	580.000.000,00

Fonte: elaborazione Cdc su dati Sicr

L'Amministrazione ha chiarito in più occasioni che la lentezza dei trasferimenti dal cap. 7323 alla contabilità speciale 1778 è stata dovuta al meccanismo stesso della misura, caratterizzata da tempistiche molto lunghe per la chiusura delle prenotazioni sulla Piattaforma che, come accennato in precedenza, dovendo superare una serie di controlli, hanno visto, originariamente, 180 giorni, successivamente, incrementati a 270, con gli ulteriori 30 giorni, in caso di rottamazione del veicolo.

Volendo ricostruire, sulla base di quanto dalla stessa Amministrazione chiarito in sede istruttoria, la dinamica delle assegnazioni, deve evidenziarsi che, solo in data 19 novembre 2020, Invitalia ha trasmesso al Ministero la prima relazione di certificazione dell'ammontare delle risorse prenotate nel 2019. Di conseguenza la competente Direzione Generale ha trasferito, a marzo del 2021, all'Agenzia delle entrate le somme relative ai veicoli incentivati della categoria M₁, per un importo pari a 46.521.500,00 euro. Appare evidente l'eccessiva lunghezza dei tempi di completamento delle operazioni propedeutiche all'erogazione delle risorse necessarie all'Agenzia per il riconoscimento dei crediti d'imposta a favore delle imprese costruttrici ed esportatrici dei veicoli incentivati. In prosieguo di tempo, sempre sulla base di quanto riferito dal competente Ministero, l'andamento delle erogazioni relativamente alle risorse prenotate nel 2020 è stato in qualche misura velocizzato, giacché, poco più tardi, in data 28 ottobre 2021, è pervenuta al Ministero la relazione con cui Invitalia ha certificato le prenotazioni sulla Piattaforma inserite dal 1° gennaio al 30 giugno 2021 e la stessa Direzione ha trasferito le relative risorse, pari a 344.218.800,00 euro, all'Agenzia delle entrate. In data 18 ottobre 2022 è pervenuta la relazione con cui Invitalia ha certificato l'ammontare delle risorse prenotate sulla Piattaforma dal 1° gennaio 2021 al 31 dicembre 2021, completate entro il 30 giugno 2022 e la Direzione competente ha trasferito le relative risorse pari a 550.290.599,99 euro all'Agenzia delle entrate. Il successivo trasferimento alla Agenzia delle entrate è intervenuto, a saldo delle prenotazioni effettuate nel 2022, con il decreto direttoriale del 30 marzo 2023, a valere sul cap. 7323 per complessivi 26.324.600,00 euro. In merito alle prenotazioni completate alla data del 30 settembre 2023 il conseguente trasferimento all'Agenzia delle entrate di complessivi euro 41.463.000,00 euro si è avuto in data 18 ottobre 2023 e, in ordine alle prenotazioni dal 1° gennaio al 31 ottobre 2023, completate alla data del 31 ottobre 2024 si è registrato il trasferimento all'Agenzia delle entrate a valere sul cap. 7323 di euro 186.512.500,00, come ricostruito in sede istruttoria e ripreso nella specifica parte del presente referto dedicata al tema.

2.7 La gestione finanziaria del capitolo di entrata 1202

Le risorse relative all'imposta dovuta ai sensi dell'art. 1, commi 1042 e ss. della legge di bilancio 2019 *cd. Ecotassa* sono riversate al bilancio dello Stato sul cap. 1202 rubricato "Imposta sulle emissioni di biossido di carbonio delle nuove autovetture". Per il versamento della suddetta imposta relativa ai veicoli inquinanti è stato istituito il codice tributo 3500 denominato: Ecotassa-Imposta per l'acquisto e l'immatricolazione in Italia di veicoli di categoria M1, con emissioni eccedenti la soglia di 160 CO₂ g/km.

Nella tabella di seguito esposta viene ricapitolato l'andamento delle previsioni del cap. 1202 che mostrano previsioni di competenza che si riducono dagli iniziali 61,73 mln di euro del 2019 ai 53 mln del 2021 e che subiscono delle variazioni sia di competenza che di cassa tali da

determinare un incremento nelle annualità 2019 e 2020, in cui si passa da 61,730 mln di euro a 62 mln di euro, mentre per il secondo anno si passa a 57 mln di euro. Infine, deve evidenziarsi che nel 2021 la variazione in termini di competenza e cassa è pari a 9 mln ed ha segno negativo, determinando previsioni pari a 44 mln di euro, mentre per le annualità dal 2022 al 2024 non si hanno valorizzazioni delle previsioni e solo nell'es. 2025 si registra una variazione di segno positivo e di valore pari a 7 mln di euro anche per cassa.

Tabella n. 41 Imposta sull'emissione di CO₂ delle nuove autovetture- andamento delle previsioni

Esercizio	Previsioni iniziali di competenza	Variazioni di competenza	Variazioni di residui	Previsioni iniziali di cassa	Variazioni di cassa
2019	61.730.000	270.000	0	61.730.000	270.000
2020	55.000.000	2.000.000	0	55.000.000	2.000.000
2021	53.000.000	-9.000.000	0	53.000.000	-9.000.000
2022	0	0	0	0	0
2023	0	0	0	0	0
2024	0	0	0	0	0
2025	0	7.000.000,00	0	0	7.000.000,00

Fonte: Corte dei conti su dati Sigr

Tabella n. 42 Andamento dell'imposta sull'emissione di CO₂ delle nuove autovetture- cap. 1202

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Accertato	47.883.307,34	44.274.964,69	35.248.139,31	2.012.086,28	519.407,90	7.432.883,44	30.675.438,89
Riscosso in conto competenza	47.883.307,34	44.274.964,69	35.248.139,31	2.012.086,28	519.407,90	7.432.883,44	25.432.108,19
Riscosso in conto residui	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Versamenti in conto competenza	47.472.952,33	44.026.319,46	35.153.895,09	1.992.420,28	515.852,97	7.191.049,14	24.493.774,35
Versamenti in conto residui	0,00	1.412.294,47	1.416.438,34	1.088.123,44	65.700,86	27.439,11	480.749,44
Versamenti totali	47.472.952,33	45.438.613,93	36.570.333,43	3.080.543,72	581.553,83	7.218.488,25	24.974.523,79

Fonte: Corte dei conti su dati Sigr

Se si ha riguardo alla gestione finanziaria del cap. 1202, è possibile evincere un andamento nel periodo osservato che evidenzia una discrepanza fra quanto previsto e quanto accertato nel corso degli esercizi considerati. A fronte, ad esempio, della previsione assestata di 62 mln di euro per l'es. 2019, risultano accertamenti per complessivi 47.883.307 euro, che si traducono in 47.472.952,33 euro di versamenti totali, tutti in conto competenza. Analoga situazione si registra per l'esercizio successivo 2021, allorquando, come accennato sopra, la variazione della previsione iniziale ha segno negativo e valore pari a 9 mln di euro, portando la previsione assestata a 44 mln di euro, che, poi, a ben vedere, non è altro che il valore dell'accertato dell'esercizio precedente (2020). Negli esercizi successivi, caratterizzati da previsioni nulle, il valore dell'accertato si riduce considerevolmente, passando attraverso l'es. 2023 che valorizza 519.407,90 euro corrispondenti a versamenti totali pari a 581.553,83 euro. Nel 2024 si assiste ad una ripresa delle entrate del capitolo osservato, che salgono a 7,43 mln di euro di

accertamenti e trovano conferma nella valorizzazione delle previsioni dell'es. 2025, dopo tre anni di valore nullo, che assommano a 7 mln di euro.

Le riscossioni totali sono pari a 162.802.897,15 e, come rappresentato nella tabella di seguito esposta, sono costituite, per la massima parte da entrate erariali che hanno avuto un andamento, come già descritto sopra, in contrazione, partendo dai valori iniziali pari a 47,88 e 44,27 mln di euro dei primi due esercizi considerati (2019 e 2020) per arrivare ai 519.247 euro del 2023 e poi riprendersi negli ultimi due esercizi ed in particolare nel 2025, allorquando le riscossioni totali assommano a 25,43 mln di euro.

Tabella n. 43 Riscossioni imposta sull'emissione di CO2 delle nuove autovetture- cap. 1202

Esercizio	Erariali	Regionali	Totali
2019	47.883.307,34	0,00	47.883.307,34
2020	44.274.964,69	0,00	44.274.964,69
2021	35.235.339,31	12.800,00	35.248.139,31
2022	2.012.086,28	0,00	2.012.086,28
2023	519.247,90	160,00	519.407,90
2024	7.432.883,44	0,00	7.432.883,44
2025	25.412.255,54	19.852,65	25.432.108,19
TOTALI	162.770.084,50	32.812,65	162.802.897,15

Fonte: Corte dei conti su dati Sicr

I versamenti totali del cap. 1202 per il periodo considerato sono pari a 165.337.009,28 a fronte di accertamenti totali ammontanti a 168.046.227,85 euro.

CAPITOLO III

IL FUNZIONAMENTO DEL FONDO E I PROFILI ORGANIZZATIVI

Sommario: 3.1 Il funzionamento del Fondo per l'erogazione dei contributi all'incentivazione della Mobilità sostenibile - 3.1.1 L'incentivazione all'acquisto dei veicoli di categoria M₁ - 3.1.2 L'incentivazione all'acquisto dei veicoli di categoria L₁ e L₃ 3.2 I decreti ministeriali di distribuzione e rimodulazione delle risorse - 3.3 La ripartizione delle competenze tra le Amministrazioni interessate dalla gestione degli incentivi alla Mobilità sostenibile - 3.3.1 Le competenze dell'Agenzia delle entrate per la gestione dell'Ecotassa e dei Crediti di imposta - 3.3.2 Le competenze assegnate al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - 3.3.3 Le convenzioni con l'Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti - Invitalia.

3.1 Il funzionamento del Fondo per l'erogazione dei contributi all'incentivazione della mobilità sostenibile.

La regolamentazione del funzionamento del Fondo, nel corso delle annualità considerate, è stato più volte rielaborata e ha trovato formale definizione nei decreti ministeriali che si sono succeduti nel tempo.

3.1.1 L'incentivazione all'acquisto dei veicoli di categoria M₁

I veicoli incentivabili sono stati, innanzitutto, quelli di categoria M₁, che, come già accennato in precedenza, ai sensi del codice della strada, sono i veicoli dotati di almeno quattro ruote e destinati al trasporto di persone, con al massimo otto posti, nuovi di fabbrica e acquistati, anche in locazione finanziaria, nonché immatricolati in Italia, inizialmente nel periodo dal 1° marzo 2019 al 31 dicembre 2021, successivamente prorogato fino al 31 dicembre 2024, in forza del d.p.c.m. 6 aprile 2022. Quest'ultima disposizione, in attuazione dell'art. 22 del d. l. n. 17/2022 ha istituito un Fondo con una dotazione di 700 mln per l'anno 2022, incrementati a 1 mld per l'anno 2023. Tale Fondo rappresenta la versione "a regime fino al 2030" di quello precedentemente istituito, in via sperimentale, dall'art. 1, co. 1041 della legge di bilancio per il 2019 fino al 2021 e ha trovato ulteriore conferma, con modificazioni, nel d.p.c.m. 31 dicembre 2024. Successivamente, in sede di Tavolo Tecnico Automotive che ha visto la partecipazione anche delle Regioni è stata adottata la decisione di non rinnovare la misura Ecobonus che tuttavia non ha significato la chiusura delle incentivazioni nel settore mobilità sostenibile proseguite ancora per lacune tipologie di veicoli elettrici a due ruote.

I veicoli incentivabili di categoria M₁, oltre a dover essere nuovi di fabbrica dovevano produrre emissioni inquinanti di anidride carbonica (CO₂) non superiori a 70 g/km e avere un prezzo di listino inferiore a 50.000 euro.

Il meccanismo di funzionamento delle agevolazioni all'acquisto di veicoli a basso impatto ambientale consisteva nella corresponsione dell'agevolazione all'acquirente (soggetto privato sia persona fisica che giuridica o pubblica amministrazione), mediante compensazione sul

prezzo di acquisto del veicolo. Le imprese costruttrici erano tenute a rimborsare i venditori dei veicoli incentivati per l'importo del contributo, recuperandolo, a titolo di credito d'imposta, utilizzabile esclusivamente in compensazione dei crediti ex d.lgs. 241/1997 (Irpef, in qualità di sostituto d'imposta sui redditi da lavoro dipendente, Ires e Iva), attraverso la presentazione del modello F24 all'Agenzia delle entrate in modalità telematica. Come precisato dalla Risoluzione n. 15/E del 2010, le imprese costruttrici dei veicoli erano i soggetti giuridici che detenevano l'omologazione del veicolo e potevano rilasciare la dichiarazione di conformità, assumendosene le relative responsabilità.

La fruizione dei benefici è stata subordinata, sin dall'inizio, al ricorrere di alcuni presupposti, previsti originariamente dal d. m. 20 marzo 2019, che hanno condizionato l'erogabilità delle stesse agevolazioni.

In particolare, per quanto riguarda le agevolazioni a favore dell'acquisto di veicoli di categoria M₁, alla data di acquisto del veicolo nuovo, in caso di rottamazione, quello consegnato doveva risultare intestato al beneficiario o ad un familiare convivente da almeno 12 mesi. Inoltre, nell'atto di acquisto stipulato dai venditori doveva essere ben specificata la consegna del veicolo da rottamare e la misura del relativo sconto praticato (da 1.500 a 6.000 euro), unitamente alla copia del relativo libretto di circolazione da trasmettere alle imprese costruttrici per la conservazione da parte loro nei successivi 5 anni.

I venditori degli autoveicoli incentivati, tenuti alla registrazione attraverso l'inserimento dei propri dati (partita IVA e REA) nell'apposito sistema informativo, predisposto da Invitalia e gestito dalla stessa Agenzia nazionale¹¹, al fine di prenotare i contributi per l'acquisto dei veicoli da parte dei loro clienti, hanno, in fase di gestione delle agevolazioni, dovuto inserire i dati relativi agli ordini di acquisto, ivi compreso l'importo versato a titolo di acconto, e la documentazione relativa alla cessione del veicolo da rottamare. Entro 180 giorni dalla prenotazione (divenuti 270 in forza del d. m. del 17 ottobre 2023), i venditori hanno dovuto confermare le operazioni di vendita dei veicoli a basso impatto ambientale, comunicando il numero di targa, nonché il CF dell'impresa costruttrice o importatrice e, nei successivi quindici giorni, consegnare i veicoli usati per la loro demolizione e contestuale cancellazione allo sportello telematico dell'automobilista¹². Giacché i veicoli usati consegnati per la demolizione non dovevano in alcun modo tornare a circolare, le operazioni effettuate a tale scopo sono state sottoposte ad un controllo di completezza e regolarità da parte dell'allora Ministero dello sviluppo economico. Per finalità di controllo anche le imprese costruttrici o importatrici sono state tenute a conservare la copia della documentazione relativa alla fattura di vendita, e nel

¹¹ Ai sensi dell'art. 6 dello stesso decreto 20 marzo 2019, Invitalia, società in house del Ministero, sulla base di apposita convenzione, ha messo a disposizione della gestione della misura in esame un'apposita Piattaforma informatica.

¹² Lo sportello telematico dell'automobilista è stato istituito come servizio ex d.p.r. 19 settembre 2000, n.358 con lo scopo di semplificare procedimenti relativi all'immatricolazione alla registrazione della proprietà ai passaggi di proprietà degli autoveicoli. Rientrano fra le operazioni realizzabili per mezzo dello STA anche le operazioni relativi alla cancellazione dal PRA dei veicoli destinati alla rottamazione. Ai fini della cancellazione del veicolo destinato alla rottamazione e del rilascio del relativo certificato attualmente, alla luce delle disposizioni introdotte con il D.P.R. 17 giugno 2022, n.126, lo STA effettua le verifiche relative all'identità del richiedente e agli obblighi di versamento delle imposte e delle tariffe previste nonché all'idoneità e alla completezza della domanda e della documentazione presentate, provvede alla formazione del fascicolo digitale in via telematica al CE. Il CED verificata la congruenza dei dati ricevuti e presenti nell'archivio del PRA consente allo STA di stampare il documento richiesto.

caso di rottamazione anche il libretto o carta di circolazione del veicolo consegnato il certificato di cancellazione dal PRA e di cancellazione dallo sportello telematico dell'automobilista.

Allo scopo di consentire l'utilizzo del credito d'imposta da parte delle ditte produttrici e importatrici, il Ministero ha trasmesso all'Agenzia delle Entrate, con modalità telematiche, i dati relativi alle anzidette imprese, sulla base delle operazioni confermate nel mese precedente. In ordine all'apertura e chiusura delle finestre di prenotazione dei contributi, l'art. 7 del d. m. del 2019 prevedeva la pubblicazione sul sito del Ministero e la possibilità di più finestre nella stessa annualità.

Le disposizioni di regolamentazione degli incentivi in parola riguardavano anche la revoca dei contributi, in caso di accertata indebita fruizione degli stessi, per mancato rispetto delle condizioni previste. Al fine di agevolare il flusso delle informazioni in vista dei relativi controlli sulle pratiche eventualmente revocate, l'Agenzia delle entrate era tenuta a trasmettere entro il 31 marzo di ogni anno i dati relativi ai crediti d'imposta utilizzati in compensazione per l'anno precedente.

Il contributo previsto inizialmente per l'acquisto di veicoli di categoria M₁ era così ripartito:

a) acquisto con rottamazione

CO2 g/km emissione max veicolo acquistato	Contributo (euro)
0-20	6.000
21-60	2.500

a) acquisto senza rottamazione

CO2 g/km emissione max veicolo acquistato	Contributo (euro)
0-20	4.000
21-60	1.500

A seguito dell'entrata in vigore del d.p.c.m. 6 aprile 2022, che ha rimodulato la distribuzione delle risorse per le annualità 2022-2024 assegnate al Ministero, gli incentivi sono stati diversamente attribuiti, con riferimento alla classe di inquinamento e alla presenza o meno di rottamazione nel seguente modo:

- a) veic. M₁ (euro 6) emissione max CO₂ g/km fino a 20 gr. da 3.000 a 5.000 euro con rottamazione;
- b) veic. M₁ (euro 6) emissione max CO₂ g/km fino a 60 gr. da 2.000 a 4.000 euro con rottamazione;
- c) veic. M₁ (euro 6) emissione max CO₂ g/km fino a 135 gr. 2.000 euro con rottamazione;
- d) veic. commerciali N₁ e N₂ fino al max di 4.000 euro ton. 1,5; fino al max di 6.000 euro ton. 3,5; fino al max di 12.000 ton. 7 e fino al max di 14.000 ton. > 7.

3.1.2 L'incentivazione all'acquisto dei veicoli di categoria L₁ e L₃

Sono stati oggetto di incentivazione anche i veicoli a due ruote elettrici o ibridi L₁ e L₃, nuovi di fabbrica e immatricolati in Italia nel corso degli anni interessati dall'applicazione dei

benefici in parola, di potenza inferiore o eguale a 11 kW con contestuale rottamazione di un veicolo della stessa tipologia appartenente alle categorie da Euro 0 a Euro 2 non più riutilizzabile. L'acquisto di tali veicoli è stato incentivato attraverso un contributo corrisposto all'acquirente, mediante compensazione sul prezzo d'acquisto, per una percentuale del 30 per cento, fino ad un massimo di 3.000 euro. Analogamente a quanto accaduto per le quattroruote, anche per i motoveicoli è stato previsto il rimborso ai venditori da parte delle case produttrici e importatrici del contributo, recuperandolo, poi, sotto forma di credito d'imposta, utilizzabile per il versamento delle ritenute Irpef, operate in modalità sostituto d'imposta sui redditi da lavoro dipendente, nonché dell'Irpef, dell'Ires e dell'IVA.

Analoghi obblighi di conservazione della documentazione relativa all'atto di acquisto e alla consegna del veicolo usato sono stati previsti per tale forma di incentivo.

A seguito dell'entrata in vigore del d.p.c.m. 6 aprile 2022, che ha rimodulato la distribuzione delle risorse per le annualità 2022-2024 assegnate al Ministero, gli incentivi sono stati diversamente attribuiti, con riferimento alla classe di inquinamento e alla presenza o meno di rottamazione nel seguente modo:

- a) veic. L1 - L7e non elettrici contributo fino al max di 2.500 euro con rottamazione;
- b) veic. L1 - L7e non rientranti nella lett. d) fino al max di 4.000 euro con rottamazione;

3.2 I decreti ministeriali di distribuzione e rimodulazione delle risorse.

Le risorse del Fondo per l'incentivazione della mobilità a basse emissioni di cui all'art. 1, co. 1041 della legge di bilancio per il 2019 sono state inizialmente individuate dalle citate disposizioni in 60 mln di euro per il 2019 e 70 mln di euro per le successive annualità 2020 e 2021.

In prosieguo di tempo il d. l. 21 ottobre 2021 n. 146, recante misure urgenti in materia fiscale, ha rifinanziato il predetto Fondo, incrementandone la dotazione finanziaria per il 2021 di 100 mln di euro, ripartiti fra: a) agevolazioni all'acquisto di veicoli in fascia di emissione CO₂ g/km fino a 60 gr. (65 mln); b) agevolazioni per veicoli commerciali N₁ e N₂ (20 mln); c) agevolazioni per l'acquisto di veicoli in fascia di emissione CO₂ g/km fino a 135 gr. (10 mln); contributi ex art. 73 quinquies del d. l. n. 73/202 (15 mln).

Le risorse relative alla gestione dei contributi per l'acquisto dei veicoli elettrici o ibridi di categoria M₁ sono state appostate sul cap. 7323, analizzato in precedenza, che ha visto per l'anno 2019 uno stanziamento pari a 60 mln di euro, dei quali 46.521.500,00 euro sono stati prenotati sull'apposita Piattaforma Invitalia e, una volta concluse le operazioni di verifica, sono stati certificati dalla stessa società a novembre 2020; a seguito di ulteriori controlli da parte della competente Direzione Generale del Ministero, le anzidette risorse sono state trasferite alla contabilità speciale 1778 dell'Agenzia delle entrate a marzo 2021 con apposito decreto di trasferimento, con la conseguente formazione di 13.348.500,00 euro di residui di lett. f), resi nuovamente disponibili in Piattaforma.

Per l'anno 2020, alla luce delle conseguenze dell'emergenza Covid 19 e del decreto rilancio n. 34/2020, che ha disposto ulteriori stanziamenti, le risorse da utilizzare per l'erogazione degli incentivi in esame sono state pari a 617 mln di euro, dei quali 609 mln di euro per l'*Ecobonus*. In tale somma sono state ricomprese anche le risorse per il pagamento di quanto dovuto ad

Invitalia, in forza della Convenzione stipulata in data 19 novembre 2019, ovvero 880.000 euro. Le restanti risorse pari a 608.120.000 euro sono state utilizzate sotto forma di residui di lett. f). Per inciso, deve rammentarsi che per la misura retrofit, ex art. 74 *bis* della l. n. 126/2020, la cui gestione è stata affidata al Mit, sono stati stanziati 3 mln di euro per il 2020 e 12 mln per il 2021, ma tale misura ha incontrato difficoltà applicative di carattere tecnico che sono state rappresentate dalle Amministrazioni interpellate nel corso dell'istruttoria e riportate in questa relazione (vedi cap. par.)

Per l'anno 2021 la legge di bilancio ha stanziato ulteriori risorse a favore della misura in esame, pervenendosi, in tal modo, ad uno stanziamento complessivo pari a 690 mln di euro sul cap. 7323 che però fa registrare 689.700.000,00 euro in ragione dei 300.000 euro iscritti a bilancio per la successiva annualità, alla luce di un'espressa richiesta formulata dalla competente Direzione Generale del Ministero al Mef - RGS per coprire le spese di chiusura della misura, che, a quel momento aveva una durata triennale e carattere, come già detto in precedenza, sperimentale. Sono stati destinati alla misura Ecobonus 674.624.500,00 euro, nel cui ambito hanno trovato collocazione i 502 mln delle complessive prenotazioni a giugno 2021, mentre 3.075.450,00 euro sono stati impegnati per pagare le quote maturate della Convenzione con Invitalia.

Dalla lettura delle tabelle di seguito riportate emerge la distribuzione e rimodulazione delle risorse fra le diverse tipologie di incentivi sopra riepilogati nelle diverse annualità a partire dal triennio 2019-2021 sulla base della normativa primaria entrata in vigore a quel tempo. Appare evidente la prevalenza delle risorse destinate alle agevolazioni per l'acquisto di veicoli meno inquinanti della categoria M₁. Il totale del triennio ammonta a 1 mld e 835 mln di euro, di cui 1 mld e 148 mln di euro nel 2021.

Tabella n. 44 - Risorse assegnate in funzione delle modifiche normative anni 2019 - 2021

	Categoria	Emissioni	2019	2020	2021	Riferimento normativo
Autoveicoli	M1	0-70	60.000.000	59.000.000	58.000.000	legge di bilancio 2019 con D.L. n. 162/2019 è disposto il trasferimento di 8 milioni dalla categoria M1 alla categoria L per anno 2020 e accantonati 3 milioni per retrofit (stanziamento iniziale 70 milioni) con D.L. n. 104/2020 art. 74bis sono stati accantonati 12 milioni dalla categoria M1 per anno 2021 per retrofit (stanziamento iniziale 70 milioni)
Motocicli e ciclomotori elettrici o ibridi	L	nn	10.000.000	8.000.000		
Totali			70.000.000	67.000.000	58.000.000	195.000.000
Autoveicoli	M1			100.000.000	200.000.000	d. l. 19 maggio 2020, n 34 (cd. Decreto Rilancio) convertito con modificazioni dalla Legge 17 luglio 2020, n. 77 art. 44 e 44-bis
Autoveicoli (extra Ecobonus)	M1	0-20 21-60 61-90 91-110 0-110		50.000.000		
Totali				150.000.000	200.000.000	350.000.000
Autoveicoli	M1			100.000.000		d. l. 14 agosto 2020, n. 104 (cd. Decreto agosto) art. 74 convertito dalla Legge 13 ottobre 2020, n.126 art.74 Nello stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico è istituito un fondo, con una dotazione di 90 milioni di euro per l'anno 2020 , finalizzato all'erogazione di contributi per l'installazione di infrastrutture per la ricarica di veicoli elettrici.
Autoveicoli (extrabonus)	M1	0-60		50.000.000		
Autoveicoli	M1	61-90		150.000.000		
Autoveicoli	M1	91-110		100.000.000		
Totali				400.000.000		400.000.000
Autoveicoli	M1	0-60			120.000.000	Legge 30 dicembre 2020, n. 178, art. 1 c. 659 e c. 691
Autoveicoli (nuova fascia di emissioni)	M1	61-135			250.000.000	
Veicoli commerciali e speciali	N1/M1S	nn			40.000.000	
Veicoli commerciali e speciali elettrici	N1/M1S	nn			10.000.000	
Motocicli e ciclomotori elettrici o ibridi	L	nn			20.000.000	
Totali					440.000.000	440.000.000

segue tab. 44

	Categoria	Emissioni	2019	2020	2021	Riferimento normativo
Autoveicoli	M1	0-60			60.000.000	d. l. 25 maggio 2021, n. 73 (c.d. sostegni bis) convertito, con modificazioni dalla legge 23 luglio 2021, n. 106, art. 73 quinquies
Autoveicoli	M1	61-135			200.000.000	
Veicoli commerciali e speciali	N1/M1S	nn			35.000.000	
Veicoli commerciali e speciali elettrici	N1/M1S	nn			15.000.000	
Autoveicoli usati	M1	0-160			40.000.000	
Totali					350.000.000	350.000.000
Autoveicoli	M1	0-60			65.000.000	d. l. 21 ottobre 2021, n. 146 (Decreto fiscale) convertito, con modificazioni dalla legge 17 dicembre 2021, n. 215, art. 7
Autoveicoli	M1	61-135			10.000.000	
Veicoli commerciali e speciali	N1/M1S	nn			5.000.000	
Veicoli commerciali e speciali elettrici	N1/M1S	nn			15.000.000	
Autoveicoli usati	M1	0-160			5.000.000	
Totali					100.000.000	100.000.000
Risorse totali triennio 2019 - 2021			60.000.000	617.000.000	1.148.000.000	1.825.000.000

Fonte: Elaborazione Cdc su dati Mimit.

Tabella n. 45 - Risorse assegnate in funzione delle modifiche normative anni 2022 - 2024

	Cat.	Emissioni	2022	2023	2024	2025	2026	Riferimento normativo
Motocicli e ciclomotori elettrici o ibridi (L. n. 145/2018, art.1, c. 1057)	L	nn	20.000.000	20.000.000	30.000.000	30.000.000	30.000.000	Legge 30 dicembre 2020, n. 178, art. 1 c. 691
Totali			20.000.000	20.000.000	30.000.000	30.000.000	30.000.000	
Autoveicoli (d.p.c.m. 6.04.2022 art.2, c.1, lett. a)	M1	0-20	190.000.000	180.500.000	194.750.000			d.p.c.m. del 6 aprile 2022, attuativo del d. l. 1° marzo 2022, n.17 (recante misure urgenti per il contenimento dei costi dell'energia elettrica, del gas e il rilancio delle politiche industriali) convertito, con modificazioni, dalla l. 27 aprile 2022, n.34, art. 22; il suddetto d.p.c.m. è stato modificato con successivo provvedimento del 4 agosto 2022, che ha introdotto contributi per ricariche elettriche e ridotto, di conseguenza, gli stanziamenti per le diverse categorie nell'anno 2022; con d. l. 21 giugno 2022, n. 73 convertito, con modificazioni, dalla legge 4 agosto 2022, n. 122, art. 40bis le risorse di cui alla lett. b) del d.p.c.m. 6 aprile 2022 per l'anno 2022 sono state ridotte di 20 milioni di euro a favore dei motocicli e ciclomotori di cui alla lett. e); con d. l. 29 dicembre 2022, n. 198 (c.d. decreto milleproroghe) convertito, con modificazioni, dalla legge 24 febbraio 2023, n. 14, art. 12, c. 3 sono state ridotte le risorse di cui alla lett. a) del d.p.c.m. 6 aprile 2022 relative agli anni 2023 e 2024, per destinare 40 milioni per ciascuna annualità alle ricariche elettriche (lett. f bis).
Car sharing e autonoleggio (5% delle risorse di cui al d.p.c.m. 6.04.2022, art.2, c.1, lett. a)	M1	0-20	10.000.000	9.500.000	10.250.000			
Autoveicoli (d.p.c.m. 6.04.2022 art.2, c.1, lett. b)	M1	21-60	175.750.000	223.250.000	232.750.000			
Car sharing e autonoleggio (5% delle risorse di cui al d.p.c.m. 6.04.2022, art.2, c.1, lett. b)	M1	21-60	9.250.000	11.750.000	12.250.000			
Autoveicoli (d.p.c.m. 6.04.2022, art.2, c.1, lett. c)	M1	61-135	170.000.000	150.000.000	120.000.000			
Motocicli e ciclomotori non elettrici nuovi (d.p.c.m. 6.04.2022, art.2, c.1, lett. d)	L	nn	10.000.000	5.000.000	5.000.000			
Motocicli e ciclomotori elettrici nuovi (d.p.c.m. 6.04.2022, art.2, c.1, lett. e)	L	nn	35.000.000	15.000.000	15.000.000			
Veicoli commerciali elettrici (d.p.c.m. 6.04.2022, art.2, c.1, lett. f)	N1 e N2	nn	10.000.000	15.000.000	20.000.000			
Ricariche elettriche (d.p.c.m. 4.08. 2022, art.2, c.1, lett. fbis)			40.000.000	40.000.000	40.000.000			
Totali d.p.c.m.			650.000.000	650.000.000	650.000.000			
Cap 7321 MIMIT (Motocicli e ciclomotori)			65.000.000	40.000.000	50.000.000			
Cap 7323 MIMIT (Autoveicoli cat. M1 e N)			565.000.000	590.000.000	590.000.000			
Cap 7333 MIMIT (Ricariche elettriche)			40.000.000	40.000.000	40.000.000			

Fonte: Elaborazione Cdc su dati Mimit.

Nella precedente tabella è riportata la distribuzione delle risorse secondo quanto disposto con d.p.c.m. 6 aprile 2022 e soprattutto con le successive modifiche, attuative di novelle introdotte *medio tempore*, la distribuzione delle risorse ha visto un tentativo di riequilibrio a favore delle ricariche elettriche dei motocicli e ciclomotori, sebbene, in ogni caso, come può constatarsi agevolmente dalla lettura dei valori relativi ai capitoli interessati, resta decisamente prevalente la voce dei veicoli M₁ nelle diverse declinazioni riferite alla quantità in grammi di emissioni di CO₂¹³ e alle modalità privato e *car sharing*.

Nella tabella successiva si riportano le rimodulazioni programmate dal d.p.c.m. 20 maggio 2024 che ha preso in considerazione le risorse non utilizzate degli esercizi 2022 e 2023 e ha ripartito i relativi importi unitamente a quelle stanziato per il 2024. L'ammontare complessivo delle risorse distribuite con il provvedimento in commento è pari a 952,54 mln di euro, dei quali 310 mln relativi all'es. 2024 ed i restanti 642,54 mln di euro relativi ai precedenti esercizi. Appare evidente dalla distribuzione delle risorse che la maggior parte di quanto residuo dall'es. 2022, ovvero 312,77 mln di euro, è stata destinata all'acquisto di autoveicoli con impatto sulla produzione di CO₂ abbastanza elevato, in quanto le risorse interessano la fascia dei veicoli di nuova generazione che producono CO₂ fra 61 e 135 g/km. Se si ha riguardo al totale di categoria M1, relativo allo specifico segmento di cui all'art. 2, c. 1 lett. c del d.p.c.m. 20 maggio 2024, può verificarsi che lo stanziamento complessivo per il 2024 è pari a 395,92 mln di euro e che a tale importo si sommano le risorse residuali degli esercizi precedenti (2022-2023), per un totale di categoria pari a 791,85 mln di euro.

Qualora l'osservazione si sposti sugli ulteriori segmenti, ovvero, *in primis*, sui veicoli elettrici a due ruote (categorie L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e, L7e) di cui alle lettere d) e h) dell'art. 2, c. 1 del d.p.c.m. 20 maggio 2024, si evidenzia che le somme stanziato complessivamente nel 2024 sono di importo decisamente più contenuto, pari, in questo caso, a 37,66 mln di euro. Analogamente, si deve osservare uno stanziamento pari a 52,99 mln di euro a favore dei veicoli commerciali ad alimentazione alternativa e infine assommano a 9,99 mln di euro le risorse stanziato per la misura cd. retrofit.

¹³ Le articolazioni nell'ambito della categoria autoveicoli M1 riguardano i veicoli nuovi non inferiori a euro 6 con emissioni comprese fra 0 e 20 g/km; fra 21-60 g/km; fra 61 -135 g/km sia di privati che car sharing. Nell'ambito della categoria motocicli e ciclomotori l'articolazione distingue fra elettrici e non e infine l'ulteriore categoria considerata è quella dei veicoli commerciali N1 e N2.

Tabella n. 46 -- Rimodulazione risorse non utilizzate anni 2022 e 2023 e assegnazioni anno 2024 -

	Categoria	Emissioni	2022	2023	2024	stanziamento complessivo 2024	Riferimento normativo
Risorse non utilizzate/ da rimodulare			330.278.134	312.264.475			Con d.p.c.m. del 20.05.2024 sono state rimodulate le risorse non utilizzate negli anni 2022 e 2023 nonché quelle del 2024 e le relative destinazioni, dalla data di entrata in vigore del decreto e fino al 31.12.2024, nei limiti delle risorse individuate con d.p.c.m. 6.04.2022 così come modificato dal d.p.c.m. 4.08.2022. Le risorse per l'annualità 2024, di cui all'art.3, c.2, lett. c) del d.p.c.m. 6.04.2022, non utilizzate ai sensi del c. 4 del presente d.p.c.m., saranno destinate con successivo d.p.c.m. Con d.m. del 24.09.2024 è stata modificata la ripartizione delle risorse disponibili per il riconoscimento, per l'anno 2024, del contributo per l'installazione di impianti nuovi a GPL o a metano su veicoli di categoria M1 di cui all'art. 5, c.1 del d.p.c.m. 20.05.2024 (su risorse non utilizzate 2023)
Totali			330.278.134	312.264.475	310.000.000	952.542.609	
Autoveicoli (d.p.c.m. 20.05.2024 art.2, c. 1, lett. a e art. 6 cc. 2 e 4)	M1	0-20		49.986.006	180.000.000	229.986.006	
Autoveicoli - Riserva Taxi (d.p.c.m. 20.05.2024 art.6, c.5)	M1	0-20		10.000.000		10.000.000	
Autoveicoli (d.p.c.m. 20.05.2024 art.2, c. 1, lett. b e art. 6 cc. 2 e 4)	M1	21-60		26.008.616	110.000.000	136.008.616	
Autoveicoli - Riserva Taxi (d.p.c.m. d.p.c.m. 20.05.2024 art.6, c.5)	M1	21-60		4.000.000		4.000.000	
Autoveicoli (d.p.c.m. 20.05.2024, art.2, c.1, lett. c, art. 6 cc 1 e 2)	M1	61-135	312.773.392	83.151.508		395.924.900	
Autoveicoli - Riserva Taxi (d.p.c.m. 20.05.2024 art.6,c.5)	M1	61-135		6.000.000		6.000.000	
Autoveicoli usati (d.p.c.m. 20.05.2024, art.2, c.1, lett. f)	M1	fino a 160		19.984.926		19.984.926	
Autoveicoli in noleggio a lungo termine (d.p.c.m. 20.05.2024, art.2, c.1, lett. g)	M1	0- 135		49.993.542		49.993.542	
sub totale di categoria stanziamento definitivo 2024						851.897.991	

segue tab. 46

	Categoria	Emissioni	2022	2023	2024	stanziamento complessivo 2024	Riferimento normativo
Veicoli elettrici nuovi (d.p.c.m. 20.05.2024, art.2, c.1, lett. d) e art. 6 cc. 1,2 e 4	L	nn	17.504.741	156.132	15.000.000	32.660.873	Con DPCM del 20.05.2024 sono state rimodulate le risorse non utilizzate negli anni 2022 e 2023 nonché quelle del 2024 e le relative destinazioni, dalla data di entrata in vigore del decreto e fino al 31.12.2024, nei limiti delle risorse individuate con DPCM 6.04.2022 così come modificato dal DPCM 4.08.2022. Le risorse per l'annualità 2024, di cui all'art.3, c.2, lett. c) del DPCM 6.04.2022, non utilizzate ai sensi del c. 4 del presente DPCM, saranno destinate con successivo DPCM. Con D.M. del 24.09.2024 è stata modificata la ripartizione delle risorse disponibili per il riconoscimento, per l'anno 2024, del contributo per l'installazione di impianti nuovi a GPL o a metano su veicoli di categoria M1 di cui all'art. 5, c.1 del DPCM 20.05.2024 (su risorse non utilizzate 2023)
Veicoli nuovi non rientranti negli incentivi di cui alla lett. d) (d.p.c.m. 20.05.2024, art.2, c.1, lett. h)	L	nn			5.000.000	5.000.000	
sub totale di categoria stanziamento definitivo 2024						37.660.873	
Veicoli commerciali elettrici (d.p.c.m. 20.05.2024, art.2, c.1, lett. e)	N1 e N2	nn		39.743.461		39.743.461	
Veicoli commerciali ad alimentazione alternativa (CNG-GPL mono e bifuel, ibrido) (d.p.c.m. 20.05.2024, art.2, c.1, lett. e - destinato il 25% delle risorse)	N1 e N2	nn		13.247.820		13.247.820	
sub totale di categoria stanziamento definitivo 2024						52.991.282	
Retrofit GPL (d.p.c.m. 20.05.2024, art.5, c.1, lett. a)	M1			6.994.724		6.994.724	
Retrofit metano (d.p.c.m. 20.05.2024, art.5, c.1, lett. b)	M1			2.997.739		2.997.739	
sub totale di categoria stanziamento definitivo 2024						9.992.463	

segue tab. 46

	Categoria	Emissioni	2022	2023	2024	stanziamento complessivo 2024	Riferimento normativo
Totali			330.280.156	312.266.499	310.002.024	952.542.609	
Motocicli e ciclomotori elettrici o ibridi (L. n. 145/2018, art.1, c. 1057)	L	nn			30.000.000	30.000.000	Legge 30 dicembre 2020, n. 178, art. 1 c. 691
Cap 7321 MIMIT (Motocicli e ciclomotori elettrici e non elettrici)			0	0	30.000.000	30.000.000	

Con successivo provvedimento, d.p.c.m. del 31 dicembre 2024, in considerazione dell'intervenuto d. d. 3 giugno 2024, con il quale sono state individuate le modalità di attuazione per il riconoscimento del contributo per l'installazione di impianti nuovi a GPL e a metano per l'autotrazione su veicoli di categoria M1, nonché alla luce delle risultanze del monitoraggio della misura, aggiornate al 15 settembre 2024, e considerata la necessità di promuovere una mobilità più sostenibile, l'Amministrazione ha provveduto alla rimodulazione delle risorse a disposizione.

Le risorse riepilogate nelle premesse del provvedimento sono quelle che al 31 ottobre 2024 risultavano disponibili, in quanto non utilizzate per l'acquisto di veicoli nel 2022 a valere sulle misure del d.p.c.m. 6 aprile 2022 e s.m.i.. In particolare, risultavano disponibili risorse per euro 333.220.323,83 euro relativamente all'anno 2022, risorse per euro 336.529.154,54 con riferimento all'anno 2023 e infine, euro 443.498.517,18 per gli stanziamenti dell'es. 2024.

La proposta di rimodulazione, anche in vista dell'attuazione delle disposizioni recate nel d.l. n. 104/2023, convertito con modificazioni dalla l. 136/2024, che ha stabilito la destinazione di parte delle risorse ai vincitori del concorso straordinario per il rilascio a titolo oneroso di licenze per l'esercizio del servizio taxi, ha trovato il concerto del Mef e delle Amministrazioni dell'Ambiente e delle infrastrutture.

Dalla lettura delle disposizioni ivi recate emerge che le risorse non utilizzate per il 2023 sono pari a 312.264.475,31 euro (sono 336.529.154,54 nelle premesse del d.p.c.m. 31.12.2024 ed erano 312.264.475,31 nelle premesse ed all'art. 6 del provvedimento del 20 maggio 2024) e che sono state rimodulate, destinando la maggior parte (57,31 %) ai contributi ai veicoli di categoria M1 omologati in fascia euro 6 con emissioni comprese nella fascia 0-20 g/km. CO₂.

Per quanto riguarda lo stanziamento dell'es. 2024, nelle premesse del d.p.c.m. 31 dicembre 2024 esso ammonta a 443.498.517,18 euro. Alla luce di quanto disposto dall'art. 2 dello stesso provvedimento, una quota pari a 100 mln di euro è stata destinata alla concessione delle agevolazioni previste dai contratti di sviluppo di cui all'art. 43 del d. l. n. 112/2008. Ove si abbia riguardo a quanto riportato nell'articolato del decreto in parola, emerge che la quota di risorse utilizzate è pari a 270 mln di euro ed è stata principalmente destinata alla concessione di contributi per i veicoli di categoria M1 con emissioni comprese nelle fasce 0-20 g/km CO₂ e 21-60 g/km. CO₂

Nel provvedimento del 31 dicembre 2024 non sono state rimodulate e, dunque, non risultano destinate le rimanenti risorse del 2024, pari a 73.498.517,18 euro.

Ricapitolando, sulla base delle informazioni fornite, in sede istruttoria, dall'Amministrazione, la tabella di seguito esposta illustra l'evoluzione della gestione del settore degli incentivi per la mobilità sostenibile "Ecobonus" negli anni 2019-2025.

Tab. n. 47 L'evoluzione della gestione degli incentivi per la mobilità sostenibile - anni 2019-2025

Veicoli	Categoria	Stanziamento	Motorizzazione
2019			
Autoveicoli	M1	60.000.000,00	Elettrico
			Ibrido plug-in
Motocicli e Ciclomotori	L	10.000.000,00	Ibrido/elettrico
Totale		70.000.000,00	
2020			
Autoveicoli	M1	609.000.000,00	Elettrico
			Ibrido plug-in
			Ibrido o motore termico
Motocicli e Ciclomotori	L	8.000.000,00	Ibrido/elettrico
Totale		617.000.000,00	
2021			
Autoveicoli	M1	1.053.952.000,00	Elettrico
			Ibrido plug-in
			Ibrido o motore termico
Motocicli e Ciclomotori	L	28.841.541,00	Ibrido/elettrico
Veicoli Commerciali e Speciali	N1	120.000.000,00	Elettrico, ibrido e altre tipologie (es. gasolio, benzina, metano)
Veicoli Usati	M1	45.000.000,00	
Totale		1.247.793.541,00	

Veicoli	Categoria	Stanziamiento	Motorizzazione
2022			
Autoveicoli	M1	200.000.000,00	Elettrico
		185.000.000,00	Ibrido plug-in
		170.000.000,00	Ibrido o motore termico
Motocicli e Ciclomotori	L	35.000.000,00	Elettrico
		10.000.000,00	Non elettrico
		20.000.000,00	Ibrido/elettrico
Veicoli Commerciali	N1-N2	10.000.000,00	Elettrico
Totale		630.000.000,00	
2023			
Autoveicoli	M1	190.000.000,00	Elettrico
		235.000.000,00	Ibrido plug-in
		150.000.000,00	Ibrido o motore termico
Motocicli e Ciclomotori	L	15.000.000,00	Elettrico
		5.000.000,00	Non elettrico
		20.000.000,00	Ibrido/elettrico
Veicoli Commerciali	N1, N2	15.000.000,00	Elettrico
Totale		630.000.000,00	
2024			
Autoveicoli	M1	239.986.005,71	Elettrico
		100.008.616,08	Ibrido plug-in
		401.924.900,15	Ibrido o motore termico
Autoveicoli	M1 usato	19.984.926,42	
Autoveicoli	M1 retrofit	6.994.724,25	Gpl
		2.997.738,96	Metano

Veicoli	Categoria	Stanziamiento	Motorizzazione
Motocicli e Ciclomotori	L	32.660.873,31	Elettrico
		5.000.000,00	Non elettrico
		30.000.000,00	Ibrido/elettrico
Veicoli Commerciali	N1, N2	13.247.820,37	Riserva Elettrico
		39.743.461,09	BEV o FCEV, Alimentazioni alternative (CNG-GPL mono e bifuel, ibrido) o alimentazione tradizionale
Autoveicoli in noleggio a lungo termine M1 fino 135**		49.993.542,50	
Trasferimento a CDS Automotive (d.p.c.m. 31.12.2024, art.2)***		40.000.000,00	
Totale		982.542.608,84	
2025			
Motocicli e Ciclomotori	L	30.000.000,00	Ibrido/elettrico
Totale		30.000.000,00	

Fonte: dati Mimit

Come già evidenziato sopra, la categoria di veicoli oggetto di incentivazione che ha fatto registrare la quota più elevata di risorse destinate è stata quella degli autoveicoli M1, ma, all'interno di tale categoria, negli anni sono state prese in considerazione tipologie differenti di motorizzazione e se, inizialmente, nel 2019 erano presenti solo due tipologie e cioè elettrico e ibrido *plug-in*, successivamente le tipologie di motorizzazione sono aumentate, comprendendo tanto il motore ibrido o termico quanto l'ibrido/elettrico. Di pari passo negli anni sono state ricomprese nell'ambito delle agevolazioni ulteriori tipologie di veicoli che non fossero gli autoveicoli ed i motocicli e ciclomotori degli anni 2019-2020. Nel 2021, infatti, sono stati coinvolti nelle incentivazioni anche i veicoli commerciali N1 ed i veicoli usati M1 che ricompaiono nel 2024, allorquando, è stata reintrodotta la tipologia di incentivo per la misura cd. Retrofit, alla quale si affiancano anche le tipologie di veicoli a noleggio a lungo termine e il trasferimento di una quota di risorse pari a 100 mln di euro per i Contratti di sviluppo *Automotive*, come previsto da citato art. 2, d.p.c.m. 31.12.2024¹⁴.

¹⁴ L'art. 2 del d.p.c.m. 31.12.2024 prevede che una quota delle risorse del Fondo per l'anno 2024 pari a 100 mln di euro è destinata alla concessione di agevolazioni previste dai contratti di sviluppo di cui all'art. 43 del d.l. n. 112/2018: **1.** Per favorire l'attrazione degli investimenti e la realizzazione di progetti di sviluppo di impresa rilevanti per il rafforzamento della struttura produttiva del Paese, con particolare riferimento alle aree del Mezzogiorno, con decreto di natura non regolamentare del Ministro dello sviluppo economico, sono stabiliti i criteri, le condizioni e le modalità per la concessione di agevolazioni finanziarie a sostegno degli investimenti privati e per la realizzazione di interventi ad essi complementari e funzionali. Con tale decreto, da adottare di concerto con il Mef il Mipaf e sentita la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, si provvede, in particolare a:

3.3 La ripartizione delle competenze fra le Amministrazioni interessate dalla gestione degli incentivi alla mobilità sostenibile

Alla luce di quanto ampiamente illustrato nei precedenti paragrafi, l'analisi effettuata ha portato in emersione, sin dalla sua apertura, l'articolata distribuzione delle competenze, in termini di funzioni e compiti connessi da una parte alla gestione delle risorse destinate all'erogazione degli incentivi alla mobilità sostenibile, e dall'altra alla gestione delle entrate finalizzate ad orientare l'utenza verso l'acquisto di veicoli a più basso impatto ambientale. Nei paragrafi che seguono si intendono illustrare le attività svolte nel periodo considerato dai Soggetti istituzionali che hanno affiancato il Ministero delle imprese e che hanno contribuito alla gestione delle risorse coinvolte nell'attuazione delle misure finalizzate all'incentivazione della mobilità sostenibile.

3.3.1 Le competenze dell'Agenzia delle entrate per la gestione dell'Ecotassa e dei crediti d'imposta.

L'indagine, i cui esiti si riportano nel presente referto, ha preso in considerazione anche le competenze specifiche attribuite in capo all'Agenzia delle entrate, ai sensi dell'art. 6 del d. m. 20 marzo 2019, che ha dettato i criteri per il funzionamento del Fondo istituito dall'art. 1, c. 1041 della legge di bilancio per il 2019, oltre ad aver sinteticamente affrontato la questione della cd. Ecotassa, che, contestualmente ai benefici previsti a favore dell'acquisto di veicoli meno impattanti sull'ambiente ha introdotto una misura disincentivante nei confronti degli acquirenti di autoveicoli maggiormente inquinanti.

Le misure si includono nell'ambito della cd. Fiscalità ambientale, il cui ruolo è sicuramente molto importante, alla luce del convincimento della stessa Commissione europea, nella realizzazione della Transizione ecologica, considerato anche il peso specifico del settore dei Trasporti nella produzione di CO₂ nell'atmosfera. Il ruolo della leva fiscale nel settore ambientale è misurabile anche alla stregua del rapporto esistente fra i sussidi ambientalmente favorevoli (SAF) e quelli ambientalmente dannosi (SAD) che, in termini finanziari, sopravanzano i primi, tenendo debitamente conto dell'ulteriore categoria dei sussidi SAI. L'attenzione in tal senso diretta è stata confermata anche dall'inclusione nel PNRR, nell'ambito del capitolo *RepowerEU*, della M7 Riforma 2 in materia di Riduzione delle sovvenzioni dannose per l'ambiente, finalizzata a ridurre sulla base del Catalogo dei sussidi ¹⁵ questa tipologia di

a) individuare le attività, le iniziative, le categorie di imprese delle agevolazioni concedibili nei limiti consentiti dalla vigente normativa comunitaria; b) affidare, con le modalità stabilite da apposita convenzione, all'Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo di impresa S.p.A. le funzioni relative alla gestione dell'intervento dell'agevolazione; c) stabilire le modalità di cooperazione con le Regioni e gli enti locali interessati, ai fini della gestione dell'intervento; d) disciplinare una procedura accelerata che preveda la possibilità per l'Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo di impresa S.p.A. di chiedere al Ministero dello sviluppo economico l'indizione di conferenze di servizi ai sensi dell'articolo 14 e seguenti della legge 7 agosto 1990, n. 241.

¹⁵ Nel Catalogo dei Sussidi Ambientalmente Favorevoli e dei Sussidi Ambientalmente Dannosi, arrivato alla sesta edizione (dati 2023-2024), nel pieno rispetto di quanto disposto dall'art. 68 della l. 28 dicembre 2015, n. 221, cd. "Collegato ambientale", si considera una definizione molto ampia di sussidio, comprendendo "incentivi, agevolazioni, finanziamenti agevolati ed esenzioni da tributi direttamente finalizzati alla tutela dell'ambiente", in accordo con la definizione OCSE (2006) per cui: "un sussidio è una misura che mantiene i prezzi per i consumatori al di sotto dei livelli di mercato, o mantiene i prezzi per i produttori al di sopra dei livelli di mercato o che riduce i

misura con impatto non positivo sull'ambiente per almeno 2 mld di euro nel 2026, in vista dell'ulteriore riduzione fino al 2030, in base alla tabella di marcia fissata dal Mase¹⁶.

La specifica disciplina dell'Ecotassa è riportata nel cap. I par. 1.2., tuttavia, per facilitare la comprensione delle osservazioni che seguono si rammenta, molto brevemente, che è stata introdotta dal c. 142 della l.b. 2019 un'imposta, parametrata sulla quantità di grammi di CO₂ emessi per km, a carico dell'acquirente, anche in locazione finanziaria, di un veicolo nuovo immatricolato in Italia, di categoria M1, con emissioni superiori alla soglia di 160 CO₂ gr/km, successivamente modificata con l'elevazione della stessa a 191 CO₂ gr/km (l'importo dovuto è stato scaglionato in 4 fasce di emissioni), fatta eccezione per i veicoli di uso speciale (camper, ambulanze, blindati, veicoli con accesso per sedie a rotelle) e quelli immatricolati dal Ministero degli affari esteri. Centrale risulta il momento dell'immatricolazione per la debenza dell'imposta, in quanto il suo versamento è connesso proprio a tale operazione, compiuta dall'acquirente o in nome e per conto dello stesso, con le modalità di cui agli artt. 17 e ss. del d.lgs. n. 241/1997¹⁷.

Come precisato dall'Amministrazione, il capitolo nel quale sono state riversate le entrate della cd. Ecotassa è il 1202 "imposta sulle emissioni di biossido di carbonio delle nuove autovetture" (per la sua gestione vedi *supra* Cap. 2 par. 2.5), mentre il codice tributo istituito con Ris. n. 31/E del 26 febbraio 2019 per il versamento dell'imposta è il 3500 "Ecotassa-Imposta per l'acquisto e l'immatricolazione in Italia di veicoli di categoria M1 con emissioni eccedenti la soglia di 160 CO₂ gr/km".

Alla luce delle considerazioni formulate dall'Agenzia in esito a specifica richiesta istruttoria, le paventate difficoltà connesse al doppio sistema di versamento delle suddette entrate possono considerarsi superate in virtù delle dettagliate istruzioni fornite con la citata Ris. 31/E, nella quale si precisa, fra l'altro, che nel modello F24 deve essere inserito il numero di telaio del veicolo per il quale viene effettuato il pagamento dell'imposta, consentendo, in tal modo, di verificare il presupposto impositivo, a prescindere dal soggetto che effettua il pagamento.

costi per i produttori e i consumatori, tramite sostegno diretto o indiretto". In alcuni casi, è stata inclusa anche una tipologia di sussidio "implicito", ovvero quella forma di agevolazione che emerge implicitamente da una determinata differenziazione del livello di tassazione e che può favorire l'adozione di tecnologie o combustibili più o meno inquinanti.

¹⁶ L'analisi condotta dal Mase per la qualificazione dei sussidi si basa su una checklist che si basa su tre elementi: 1) gli standard ambientali sono in grado di mitigare l'impatto del sussidio?; 2) esistono prodotti o metodologie produttive in grado di rimpiazzare il prodotto sussidiato?; 3) qualora il sussidio fosse rimosso quali conseguenze in termini di risposta delle imprese non più sussidiate potrebbero determinarsi sui livelli di produzione e sullo sfruttamento delle risorse ambientali?

¹⁷ Come precisato nella Circolare n. 8 del 10 aprile 2019, in caso di auto aziendali la ditta produttrice non è tenuta al pagamento della tassa in quanto non si configura un atto di acquisto quale presupposto della debenza.

Tab. n. 48 Ecotassa importi codice tributo 3500 anni 2019-2025

Imposta per l'acquisto e l'immatricolazione in Italia di veicoli di categoria M1 con emissioni > 160 CO ₂ g/km								
Codice tributo	Anno 2019	Anno 2020	Anno 2021	Anno 2022	Anno 2023	Anno 2024	Anno 2025	Totale
3500	47.872.097,55	44.274.911,04	35.246.096,85	1.986.577,35	518.217,46	855.610,58	1.287.571,66	132.041.082,49

Fonte: dati forniti dall'AGE (aggiornati al 12 maggio 2026)

L'andamento delle entrate iscritte al codice tributo 3500, rappresentato nella tabella sopra riportata, mostra i valori più elevati registrati nel primo triennio 2019-2021, ovvero quello di applicazione dell'imposta, con una ripresa nel 2025, allorquando si registra un valore pari a 1,28 mln di euro (al 12.05.2026) per un importo complessivo relativo al periodo considerato ammontante a circa 132 mln di euro.

Nella tabella di seguito riportata sono esposti, invece, gli esiti delle attività di controllo svolte dall'Agenzia in merito all'acquisto di veicoli inquinanti a seguito dell'entrata in vigore dell'ecotassa, ed in particolare in ordine alla verifica della corrispondenza dei versamenti registrati sul codice tributo rispetto all'effettiva debenza dell'imposta da parte dei contribuenti. Tali controlli sono stati avviati nella seconda metà del 2024 e sono stati resi possibili attraverso gli scambi di informazioni fra Ministero e Agenzia, effettuati tramite il sistema di interscambio Flussi dati (SID), automatizzati a decorrere dai mesi di ottobre/novembre 2024. A tale riguardo, deve evidenziarsi che, solo in data 7 febbraio 2024, sono intervenuti i primi contatti formali fra le due Amministrazioni, al fine di poter regolamentare lo scambio di informazioni necessarie al funzionamento del sistema di incentivi di cui trattasi facendo ricorso al SID. Fino ad allora, infatti, il flusso non era stato strutturato ma realizzato attraverso l'uso di invii di dati e informazioni tramite Pec, con tutti gli intuibili rischi connessi ad un siffatto sistema.

Tabella n. 49 Ecotassa: risultati delle verifiche effettuate dall'Agenzia delle entrate

Anno d'imposta 2019		N. atti / soggetti	Tassa	Sanzioni	Interessi	Totale
	Irregolarità rilevate (A)	39.397	44.996.511	14.665.640	9.506.355	69.163.706
	Riscosso al 12 maggio 2026 (B)	19.183	18.400.156	6.32.155	3.880.108	28.601.419
	Quota % (B/A)	49%	41%	43%	41%	41%
Anno d'imposta 2020		N. atti / soggetti	Tassa	Sanzioni	Interessi	Totale
	Irregolarità rilevate (A)	29.408	35.450.390	11.485.734	7.487.195	54.423.319
	Riscosso al 12 maggio 2026 (B)	14.872	14.876.225	4.979.311	3.130.652	22.986.188
	Quota % (B/A)	51%	42%	43%	42%	42%
Anno d'imposta 2021		N. atti / soggetti	Tassa	Sanzioni	Interessi	Totale
	Irregolarità rilevate (A)	18.879	22.450.561	7.413.889	4.205.784	34.070.234
	Riscosso al 12 maggio 2026 (B)	5.614	5.726.394	1.957.276	1.074.207	8.757.877
	Quota % (B/A)	30%	26%	26%	26%	26%

Fonte: dati AGE

Dalla lettura dei dati sopra riportati, aggiornati al 12 maggio 2026, appare evidente che gli anni sottoposti, fino ad ora, a vaglio sono stati il 2019, il 2020 (per quest'ultimo anno a partire dal secondo semestre 2025) ed il 2021 (in fase di verifica nel corrente anno). Alla data del riscontro, l'Amministrazione, oltre a rappresentare che i risultati effettivi dell'attività di controllo potevano essere elaborati solo a seguito dell'esame, in sede di assistenza della documentazione prodotta dai contribuenti, che avessero presentato istanza di riesame, programmava l'inserimento nei ruoli delle somme non versate, ai fini della riscossione coattiva, adempimento fortemente auspicato dalla Sezione.

La questione non appare di poco rilievo se solo si ha riguardo al valore complessivo delle irregolarità evidenziate in termini di sanzioni pari a 14,64 mln di euro per l'anno d'imposta 2019, dei quali è stato riscosso, alla data di aggiornamento delle informazioni qui riportate, il 42 per cento, pari a 6,22 mln di euro. Per l'anno d'imposta 2020 le sanzioni rilevate sono pari a 11,5 mln di euro dei quali risultano essere riscossi 760.465 euro pari al 7 per cento. A quanto precisato devono aggiungersi gli interessi, che, per le due annualità considerate, ammontano a complessivi 16,97 mln di euro, dei quali risultano essere stati riscossi 4,26 mln di euro. Al riguardo, sarebbe auspicabile un'accelerazione, compatibilmente con le priorità programmate per le attività di verifica dell'Agenzia, delle operazioni relative alla verifica dell'avvenuta

regolare riscossione dell'Ecotassa, in modo tale da poter assicurare il recupero delle risorse dovute in relazione alle irregolarità riscontrate.

Come ampiamente rappresentato in precedenza, alla luce del meccanismo di funzionamento degli incentivi alla mobilità sostenibile, introdotti sperimentalmente dai commi 1031-1042 dell'art.1 della legge di bilancio 2019 ed entrati a regime con le modifiche introdotte dalle norme successivamente intervenute, l'Agenzia delle entrate si è occupata, altresì, della gestione del credito d'imposta a favore delle ditte produttrici e/o importatrici dei veicoli a basse emissioni di CO₂, il cui acquisto è stato oggetto di incentivazione. Con decreto dell'allora Ministero per lo sviluppo economico, di concerto con il Mit e con il Mef, del 20 marzo 2019, è stata dettata la disciplina per l'applicazione dell'incentivo «eco-bonus» stabilendo, fra l'altro, il trasferimento alla contabilità speciale n. 1778 «Agenzia delle entrate - fondi di bilancio» delle risorse di cui all'art. 1, commi 1041 -1063, della l. b. 2019, per la fruizione dei crediti di imposta (cap. 7323). A tal fine, il Ministero doveva comunicare, entro il quinto giorno, di ciascun mese, all'Agenzia delle Entrate i dati delle imprese beneficiarie del credito d'imposta, con i relativi codici fiscali, sulla base delle operazioni confermate nel mese precedente. L'Agenzia delle Entrate, a sua volta, era tenuta a trasmettere al Ministero i dati analitici dei crediti d'imposta utilizzati in compensazione nell'anno precedente, entro il 31 marzo di ciascun anno

Tab. n. 50 Andamento delle compensazioni sulla contabilità speciale 1778

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025*	TOTALE
Fondi ricevuti dal capitolo di spesa 7323	0	0	1.035.844.550,01	550.290.599,99	458.487.100,00	520.998.700,00	281.085.150,00	2.846.706.100,00
Compensazioni effettuate per credito di imposta Ecobonus veicoli M1, N1, M1 speciali e N2 elettrici	11.295.781,23	108.175.004,53	718.998.192,43	728.360.637,22	387.800.955,34	446.338.611,03	328.155.910,4	2.729.125.092,19
Compensazioni effettuate per credito di imposta Ecobonus veicoli M1 usati (D.L. n. 73/2021)	-	-	488.661,24	8.540.069,39	1.094.010,03	10.394.948,51	5.726.207,90	26.243.897,07
Totale compensazioni								2.755.368.989,26

Fonte: AgE prot. n. 2417 del 25.05.2026

La tabella sopra riportata espone i dati che l'Agenzia delle entrate ha fornito nel corso dell'istruttoria con riferimento alle compensazioni nelle diverse annualità considerate. Al riguardo, deve rammentarsi che, per consentire il recupero del credito d'imposta da parte delle imprese beneficiarie attraverso la compensazione sul modello F24, è stato istituito il codice tributo n. 6903 "Ecobonus veicoli della categoria M1 - recupero del contributo statale sotto forma di credito d'imposta" che è stato successivamente rinominato, a seguito delle modifiche introdotte, prima, dall'art. 1, c. 657 della l. b. 2021 per aggiungere le categorie N1 e M1 speciali e poi dall'art. 2, c. 1 del d.p.c.m. 6 aprile 2022 per implementare la categoria N2 elettrici. Inoltre, per consentire il recupero del contributo a favore dei veicoli M1 usati è stato introdotto un ulteriore codice tributo il n. 6929. Tutto ciò premesso, deve evidenziarsi che le anzidette compensazioni, al maggio 2026, ammontano a 2 mld e 755,4 mln di euro a fronte di 2 mld e 846,7 mln di euro di risorse trasferite dal cap. 7323. A tal proposito, è bene precisare che, nel luglio 2025, l'Agenzia ha chiesto al Mimit il ripristino delle risorse necessarie a far fronte alle

ordinarie attività di regolazione contabile, provvedendo al trasferimento alla contabilità speciale di ulteriori fondi stanziati sul bilancio ministeriale. Risorse che risulterebbero, in realtà, trasferite entro la fine dell'anno 2025, come si evince dalla tab. n. 23, ove sono riportati i dati estrapolati dai trasferimenti con OOPP del cap. 7323 e che evidenziano una situazione ove le risorse trasferite sono superiori alle compensazioni effettuate. Sul punto l'Agenzia delle entrate, in sede di controdeduzioni finali, ha precisato che sarebbe opportuno fosse introdotta una modifica alla prassi attualmente vigente, che vede il Mimit trasferire all'Agenzia delle entrate le risorse necessarie alle regolazioni contabili delle compensazioni, solo a seguito del completamento delle procedure di certificazione, da parte di Invitalia, dell'ammontare delle risorse prenotate, determinando, in tal modo, l'anticipazione delle risorse sulla contabilità speciale 1778. A fini migliorativi delle regolazioni contabili l'Agenzia ritiene che possa essere utile la contestualità o quanto il coordinamento delle tempistiche di comunicazione dei crediti d'imposta concessi rispetto al trasferimento delle risorse necessarie ad operare le anzidette regolazioni compensative mediante F24.

Per quanto riguarda, infine, la gestione delle detrazioni fiscali sull'Irpef e sull'Ires dell'imposta lorda fino alla concorrenza del suo ammontare, per l'acquisto e posa in opera di infrastrutture di ricarica per veicoli alimentati ad energia elettrica (le infrastrutture di uso privato e non accessibili al pubblico, anche condominiali, devono essere dotate di almeno due punti di ricarica di potenza standard), i benefici previsti dal c. 1039 dell'art. 1 della l. n. 2019¹⁸ riguardano le spese sostenute e documentate, a partire dal 1 marzo 2019 e fino al 31 dicembre 2021, da parte di soggetti privati, siano essi persone fisiche o giuridiche, proprietarie dell'immobile o dell'area in cui intervengono i lavori di posa in opera. La detrazione è suddivisa in dieci rate annuali¹⁹ e spetta per il 50 per cento dell'ammontare delle spese sostenute, fino ad un massimo di 3.000 euro. In forza dell'art. 121 del d. l. n. 34/2020, i soggetti beneficiari hanno potuto usufruire anche della cessione del credito d'imposta a soggetti terzi. Nella tabella di seguito riportata sono esposti i dati relativi alle detrazioni applicate negli anni di imposta dal 2019 al 2023, distinguendo fra le diverse tipologie di soggetti beneficiari, ovvero persone fisiche o giuridiche e fra queste ultime fra società di persone, società di capitali e enti non commerciali. I dati complessivi del quadriennio considerato evidenziano un numero complessivo di soggetti pari a 25.589 per complessivi 33,79 mln di euro di detrazioni. La quota più rilevante di beneficiari è rappresentata dalle persone fisiche che ammontano a 24.882, delle quali ben 19.354 hanno usufruito del cd. Superbonus.

Nella successiva tabella sono rappresentati, altresì, i dati relativi alle detrazioni per colonnine di ricarica cedute a terzi, ai sensi dell'art. 121 del d. l. n. 34/2020, che ha previsto la possibilità per i soggetti beneficiari di cedere a terzi le detrazioni per le spese sostenute a partire dal 2020. La relativa spesa fiscale per il quinquennio considerato 2020-2024 ammonta a complessivi 611,75 mln di euro di cui 574 mln per singole unità immobiliari che hanno beneficiato del Superbonus e 33,84 mln di euro per parti condominiali in Superbonus.

¹⁸ Il beneficio previsto dal c. 1039 dell'art. 1 della l. n. 2019 è stato introdotto attraverso l'integrazione dell'art. 16 ter del d. l. 4 giugno 2013, n. 63 convertito con modificazioni dalla l. n. 90/2013 concernente Disposizioni urgenti per il recepimento della Direttiva 2010/31/UE del 19 maggio 2010 sulla prestazione energetica nell'edilizia.

¹⁹ Nell'ambito della misura Sisma bonus, in caso di contestuale posa in opera delle colonnine elettriche, la somma da ripartire in quote è pari al 110 delle spese sostenute per l'acquisto e la posa in opera e la ripartizione non è decennale ma in 4 anni.

Tabella n. 51 – Detrazioni per colonnine di ricarica utilizzate direttamente nella dichiarazione dei redditi

Tipo soggetto	Tipo detrazione	Anno spesa 2019		Anno spesa 2020		Anno spesa 2021		Anno spesa 2022		Anno spesa 2023		Totale	
		N. soggetti	Importo spesa	N. soggetti	Importo spesa	N. soggetti	Importo spesa	N. soggetti	Importo spesa	N. soggetti	Importo spesa	N. soggetti	Importo spesa
Persona fisica	Ordinaria	623	840.427	1.610	2.336.363	3.295	5.112.497					5.528	8.289.287
	Superbonus			175	252.254	1.744	2.766.926	10.818	13.804.743	6.617	7.060.321	19.354	23.884.244
Società di persone	Ordinaria	18	37.108	30	59.708	50	100.308					98	197.124
	Superbonus					2	3.086	3	3.180	4	2.858	9	9.124
Società di capitali	Ordinaria	104	247.599	183	426.836	292	703.371					579	1.377.806
	Superbonus			1	3.000	1	623	3	2.582	9	7.165	14	13.370
Enti non commerciali	Ordinaria			2	4.891	5	15.000					7	19.891
Totale		745	1.125.134	2.001	3.083.052	5.389	8.701.811	10.824	13.810.505	6.630	7.070.344	25.589	33.790.846
N.B. i dati sono stati desunti dalle dichiarazioni dei redditi degli anni d'imposta 2019/2023. Eventuali differenze rispetto ai dati già forniti sono dovute alle dichiarazioni integrative.													

Fonte: Agenzia delle entrate prot. 3661 del 18/11/2025

Tabella n. 52 - Detrazioni per colonnine di ricarica cedute a terzi ex art. 121 d. l. n. 34/2020

Tipo immobile	Tipo detrazione	Anno spesa 2020		Anno spesa 2021		Anno spesa 2022		Anno spesa 2023		Anno spesa 2024		Totale	
		N.	Importo spesa	N.	Importo spesa	N.	Importo spesa	N.	Importo spesa	N.	Importo spesa	N.	Importo spesa
Singole unità immobiliari	Superbonus	1.522	3.730.650	57.192	87.734.349	203.052	278.081.422	167.810	199.497.079	7.059	4.990.673	436.635	574.034.173
	Ordinaria	67	130.009	2.097	3.746.997	0	0	0	0	0	0	2.164	3.877.006
Parti comuni condominiali	Superbonus	21	39.342	1.036	1.950.072	3.710	6.998.584	11.345	22.912.981	1.003	1.941.659	17.115	33.842.638
Totale		1.610	3.900.001	60.325	93.431.418	206.762	285.080.006	179.155	222.410.060	8.062	6.932.332	455.914	611.753.817
Le variazioni rispetto alla precedente rilevazione sono relative a comunicazioni pervenute successivamente.													

Fonte: Agenzia delle entrate prot. 3661 del 18/11/2025

3.3.2 Le competenze assegnate al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Come già evidenziato in precedenza, la legge di bilancio per il 2019 aveva previsto, in via sperimentale, a favore dei proprietari di veicoli delle categorie internazionali M1, M1G, M2, M2G, M3, M3G, N1 e N1G, immatricolati originariamente con motore termico, che installassero su tali veicoli, entro il 31 dicembre 2022, un sistema di riqualificazione elettrica, omologato (ex d. m. 1 dicembre 2015, n. 219), l'assegnazione di un contributo pari al 60 per cento del costo di riqualificazione (fino ad un max di euro 3.500), oltre a un contributo pari al 60 per cento delle spese relative all'imposta di bollo per l'iscrizione al pubblico registro automobilistico (PRA). Con il successivo d. l. n. 104/2020, convertito con modificazioni dalla l. n. 126/2020, sono state modificate alcune condizioni, ulteriormente rielaborate dal d. l. n. 121/2021, convertito con modificazioni dalla l. n. 156/2021. Con i decreti ministeriali intervenuti negli anni 2022 e 2024 sono state definite le condizioni e le modalità di assegnazione dei benefici in questione, oltre ad essere stata individuata in un primo momento la società Consap e poi Invitalia per la gestione della Piattaforma informatica a tal fine predisposta e nel 2024 sono state destinate le risorse all'installazione di impianti di alimentazione a metano e a GPL.

La disciplina, come originariamente formulata, non consentiva di finalizzare l'obiettivo di sostegno pensato dal legislatore, in quanto l'incentivo era destinato *expressis verbis* a chi omologasse il sistema (produttore del Kit) e non al proprietario del veicolo sottoposto a modifica. Solo in forza del d.lgs. n. 121/2021 sono state apportate le necessarie modifiche che hanno consentito l'applicazione degli incentivi in questione da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che ha adottato, in data 19 luglio 2022, il decreto n. 227 di concerto con il Mise, nel quale si assegnavano 12 mln di euro sul cap. 7118. Il Ministero delle infrastrutture, inoltre, ha regolamentato i sistemi di riqualificazione elettrica dei veicoli appartenenti alle categorie L, M ed N1 con proprio decreto del 26 luglio 2022, n. 141.

L'Amministrazione, nel corso dell'istruttoria, ha evidenziato che sul mercato specialistico il numero di Kit di trasformazione messo a disposizione degli acquirenti è stato molto contenuto. In base all'originaria normativa, in realtà, c'è stato un solo kit omologato.

Come precisato dalla stessa Amministrazione, le competenze spettantigli nella gestione degli specifici incentivi si sono concretizzate nella collaborazione all'istruttoria delle richieste attraverso la messa a disposizione, tramite consultazione dell'archivio CED, delle informazioni tecniche dei veicoli. Oltre a ciò, la competente Direzione Generale (per la motorizzazione e per i servizi ai cittadini e alle imprese in materia di trasporti) si è occupata della stipula della Convenzione con Consap approvata con decreto del 28 ottobre 2022 e dei relativi pagamenti.

L'Amministrazione delle infrastrutture non ha fornito tutti gli elementi informativi richiesti e le risposte acquisite hanno suscitato alcune perplessità in ordine, fra l'altro, alle carenze della Convenzione stipulata con Consap, che non prevedeva alcunché per le verifiche che la stessa Società avrebbe dovuto effettuare, come disposto dal d. m. 19 luglio 2022, su un campione del 10 per cento, relativamente alla validità e alla correttezza dei dati forniti dai richiedenti i benefici, riferendo all'Amministrazione, nell'ambito delle rendicontazioni propedeutiche al pagamento di quanto dovuto alla stessa Società in termini convenzionali.

In merito alla gestione delle risorse originariamente stanziati per gli interventi in parola, si sottolinea la circostanza, che, ai sensi dell'art. 7 del d. l. n. 146/2021, esse sono state trasferite nello stato di previsione della spesa del Mit dal bilancio del Mise, ove originariamente iscritte. In ragione dei cambiamenti apportati nella distribuzione di funzioni e compiti fra le due Amministrazioni, il Mit ha chiesto nel 2022 la conservazione a residui di lett. f) dell'intera somma stanziata ovvero 12 mln di euro. Di tale cifra è stata poi richiesta la conservazione a residui di lett. f) a gennaio 2023 per complessivi 1,82 mln di euro, alla luce della anteprima della Piattaforma presentata da Consap ed attivata a partire dal 5 febbraio 2022. Quel che emerge, conclusivamente, è che non è pervenuta alcuna istanza da parte della utenza. Sul punto, l'Amministrazione ha evidenziato che tale circostanza non sarebbe stata evincibile dall'andamento registrato negli anni precedenti e che la stima effettuata dalla stessa Convenzione, per gli anni 2020/2021, evidenziava circa 200 veicoli interessati dalla misura. L'Amministrazione ha asseverato la possibilità di riutilizzo della Piattaforma potendo la stessa prestarsi ad altre utilizzazioni. Circostanza che è stata dimostrata solo in sede di contraddittorio finale.

3.3.3 Le Convenzioni con l'Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti - Invitalia.

Il Mimit - Direzione Generale per la politica industriale l'innovazione e le PMI - ha esercitato, sin dall'avvio della gestione del Fondo in esame, le relative competenze istituzionali, avvalendosi per, la raccolta delle domande e l'erogazione dei benefici, di una Piattaforma messa a disposizione, in via convenzionale (la prima convenzione è stata stipulata in data 19 dicembre 2019) da Invitalia Spa, che ha avuto anche il compito di effettuare il monitoraggio delle ricadute dell'applicazione di tale misura sulla filiera nazionale dell'*Automotive*.

Nella tabella di seguito riportata sono riepilogate le Convenzioni stipulate a partire dal 2019 e fino al 2024 e che fanno riferimento a quanto disposto dalla specifica disciplina contenuta nelle leggi di bilancio per il 2019 e per il 2021, come articolata nei decreti legge n. 34/2019 (cd. decreto Crescita), n. 162/2019 (cd. decreto Milleproroghe), n. 34/2020 (cd. decreto Rilancio); n. 104/2020 (cd. decreto Agosto), n. 73/2021 (cd. decreto Sostegni bis); n. 17/2022; n. 73/2022 (cd. decreto semplificazioni) e n. 198/2022 (cd. decreto Milleproroghe).

Le suddette Convenzioni sono state in tutto quattro (stipulate rispettivamente negli anni 2019, 2021, 2023 e 2024) con cinque atti integrativi, di cui tre riferiti alla prima Convenzione del 2019, e due proroghe non onerose, che hanno protratto la Convenzione 2024 fino al 31.03.2026.

Dalla lettura dei Piani di attività delle stesse (vedi tab. 1 in Appendice al presente referto), emerge chiaramente come la fornitura dei servizi da parte di Invitalia abbia ad oggetto sostanzialmente due macro-attività. Da una parte, quella consistente nella realizzazione, gestione e aggiornamento, con adeguamento alle novelle normative *medio tempore* intervenute, della Piattaforma informatica dalla stessa Agenzia predisposta. Le attività di implementazione sono state rappresentate dalla creazione di più siti web, dei quali, uno per l'accreditamento dei rivenditori, uno per la gestione delle prenotazioni e l'invio della documentazione da parte dei rivenditori autorizzati, uno per il controllo e la reportistica della gestione effettuata e uno per l'utilizzo di specifiche politiche di sicurezza. In ragione delle modifiche introdotte a più riprese nella regolamentazione della misura in esame, le attività, convenzionalmente attribuite

all'Agenzia hanno ricompreso anche la predisposizione di protocolli di sicurezza, onde scongiurare la commistione fra tipologie di istanze differenti nonché la riprogettazione del sito. Sul punto, infine, è bene ricordare che gli incentivi destinati alle autovetture taxi e NCC (noleggio con conducente) hanno avuto necessità di elaborazioni specifiche su una Piattaforma distinta e separata. L'altra macro area di attività è rappresentata dall'erogazione di servizi a misura, che, nel tempo sono risultati articolati in tre settori: a) help desk; b) verifiche automatiche su tutte le prenotazioni della Piattaforma, attraverso collegamento con i servizi telematici della Motorizzazione civile e della Camera di Commercio (riguardanti i requisiti del veicolo da rottamare); c) verifiche a campione (aventi ad oggetto i veicoli rottamati e la documentazione caricata sulla Piattaforma²⁰). A ciò deve aggiungersi la reportistica e l'analisi statistica periodica sulle misure incentivanti in esame e l'analisi d'impatto sulla filiera Automotive delle risorse del Fondo, in più occasioni modificate per espressa richiesta del Mimit.

L'analisi condotta ha approfondito per le quattro Convenzioni e relativi Atti integrativi i contenuti anche dei rispettivi quadri economici, evidenziando che per le attività finalizzate alla gestione, aggiornamento e manutenzione, *cloud* e *reporting* della Piattaforma in tutte le sue componenti è stato stimato nella prima Convenzione del 2019 un costo di euro 250.965 che nella successiva assomma a 263.436, per ridursi a 130.007 e 118.694 euro nelle edizioni successive.

A fronte delle attività programmate, le complessive giornate uomo pianificate per la definizione dei costi sono passate da 505 a 479, fino ad arrivare a 368 per la Convenzione del 2024. Per le attività di prestazione di servizi a misura è stato stimato un costo complessivo iniziale di euro 213.482, che nelle edizioni successive è decisamente incrementato, partendo dagli atti integrativi e pervenendo a 2.262.048 nel 2021 e ad euro 2.057.900 nel 2023 e si è ridotto nel 2024 a 1.166.790 euro. La parte più consistente di tale voce di costo è rappresentata dall'erogazione del servizio di verifiche a campione²¹ che incide in modo direttamente proporzionale al numero di giornate uomo programmate per l'espletamento, passate da 515 della prima Convenzione a 6.827 nel 2021 e ridottesi nell'ultima convenzione a 3.229 (poi integrata a 6.660).

²⁰ La documentazione da caricare sulla Piattaforma comprende: libretto, carta di circolazione foglio complementare, certificato di proprietà, copia dell'estratto cronologico- nonché la presa in carico dei veicoli da rottamare e la richiesta di cancellazione "per demolizione" il cui certificato finale deve essere conservato per cinque anni dalle imprese costruttrici o che noleggiavano i veicoli incentivati.

²¹ Sulla scorta di quanto rappresentato dall'Amministrazione nel corso dell'istruttoria le Convenzioni con Invitalia e i successivi atti integrativi hanno previsto una serie di controlli che vanno dalla verifica della corrispondenza della documentazione caricata sulla Piattaforma rispetto alla tipologia richiesta e la verifica della rispondenza della targa del veicolo rottamato rispetto a quella del veicolo cancellato dal Pra. I controlli effettuati da Invitalia riguardano, fra l'altro, la rispondenza di:

- la documentazione presentata sulla Piattaforma alla tipologia richiesta;
- la targa e l'intestatario del veicolo nuovo e quella riportata sulla Carta di circolazione e sul Certificato di proprietà;
- le informazioni relative al prezzo finale del veicolo ed al contributo statale sugli atti di acquisto;
- la targa del veicolo rottamato e quella riportata nella radiazione dal PRA e sul documento di presa in carico;
- l'intestatario del veicolo rottamato e lo stato di famiglia presentato;
- la categoria di emissioni CO₂ del veicolo rottamato rispetto alla carta di circolazione;
- il CF o la partita IVA del costruttore-importatore;
- la conservazione della proprietà del veicolo rottamato per 12 mesi

Premesso quanto sopra, deve evidenziarsi che i dati della prima Convenzione 2019 devono essere necessariamente completati con i tre atti integrativi che hanno comportato un incremento importante delle diverse voci di costo: si segnala, in particolare, che nel II atto integrativo della Convenzione 2019, la voce servizi a misura è incrementata in modo significativo di ben 1.020.577 euro, in tal modo allineando la Convenzione 2019 a livello di costo delle successive. Analogamente, la Convenzione del 2024, che prevedeva un costo di 1.166.790 euro per la voce servizi a misura, in sede di integrazione nel luglio 2024 ha visto incrementata tale voce a 2.420.705 euro.

I costi stabiliti nel quadro economico prevedevano una ripartizione fra spese relative alle attività di realizzazione, aggiornamento e manutenzione della Piattaforma e quelle riguardanti, invece, i servizi a misura, con particolare riferimento all'help desk. A partire dalla Convenzione del 2021, sono state introdotte, nella macro-attività riguardante la Piattaforma informatica, ulteriori funzionalità, connesse alla necessità di gestione *ex novo* dell'acquisto di veicoli usati a fianco di quella già esistente relativa ai veicoli di nuova fabbricazione, con nuove modalità di controllo e reportistica rispondenti alle nuove fasce di emissione incentivate. Con il I atto integrativo della seconda Convenzione, sottoscritto nel luglio 2022, l'implementazione nella gestione della Piattaforma ha riguardato l'inserimento delle prenotazioni da parte di persone giuridiche, per car sharing o noleggio con finalità commerciali, nonché le maggiorazioni introdotte a favore delle persone fisiche con Isee < a 30.000 euro.

Tabella n. 53 Le Convenzioni con Invitalia - anni 2019- 2025 con suddivisione degli impegni

Atto convenzionale	Durata	Normativa di riferimento	Impegno da DDG (importi in euro)
Convenzione 2019 stipulata 19.12.2019 DDG 19.12.2019	6.02.2019 - 31.07.2021 data inizio operatività 1.03.2019	L. 30 dicembre 2018, n.145, commi 1031-1038 e 1057-1064 Decreto Crescita - Legge di conversione 28 giugno 2019 n.58, art.10 bis Decreto MISE 20 marzo 2019 di attuazione dell'incentivo "Ecobonus" Decreto Legge 30 dicembre 2019, n. 162 (c.d. "milleproroghe") Stanziamiento complessivo euro 210.000.000.	complessivi 750.000 euro (iva inclusa): 55.000 cap. 7321/ /2019; 130.000 cap. 7323/2019; 280.000 cap. 7323/2020; 285.000 cap. 7323/2021.
I atto integrativo alla Convenzione 2019 stipulato 7.08.2020 DDG 7.08.2020	22.07.2020 - 31.07.2021 data inizio operatività 1.08.2020	L. 30 dicembre 2018, n.145, commi 1031-1038 e 1057-1064 Decreto MISE 20 marzo 2019 di attuazione dell'incentivo "Ecobonus" Decreto Legge 19 maggio 2020, n. 34 convertito con modificazioni dalla Legge 17 Luglio 2020, n.77 (art. 44 e 44-bis). Stanziamiento complessivo euro 350.000.000.	Complessivi 814.545 (IVA inclusa): 100.000 cap. 7323/2020; 714.545 cap.7323/2021.
II atto integrativo alla Convenzione 2019 stipulato 6.11.2020 DDG 5.11.2020	26.08.2020 - 31.07.2021 data inizio operatività 1.09.2020	L. 30 dicembre 2018, n.145, commi 1031-1038 e 1057-1064 Decreto Crescita - Legge di conversione 28 giugno 2019 n.58, art.10 bis Decreto MISE 20 marzo 2019 di attuazione dell'incentivo "Ecobonus" Decreto Rilancio - DL 19 maggio 2020, n. 34, art. 44 convertito con Legge 17 Luglio 2020, n.77 Decreto Agosto - DL 14 agosto 2020, n. 104. art. 74 convertito con Legge 13 ottobre 2020, n. 126 Stanziamiento complessivo euro 400.000.000.	Complessivi 1.999.690 (IVA inclusa): 500.000 cap. 7323/01 -2020; 1.499.690 cap. 7323/01 - 2021.

Atto convenzionale	Durata	Normativa di riferimento	Impegno da DDG (importi in euro)
III atto integrativo alla Convenzione 2019 stipulato 24.06.2021 DDG 24.06.2021	1.01.2021 - 31.07.2021 data inizio operatività 1.01.2021	L. 30 dicembre 2018, n.145, art. 1 commi dal 1031 al 1038 e dal 1057 al 1064; Decreto Interministeriale 20 marzo 2019 - Disciplina applicativa dell'incentivo Eco-bonus; Decreto Legge 30 aprile 2019, n. 34 (cd. Decreto Crescita) - convertito dalla Legge 28 giugno 2019, n. 58 art. 10 bis; Decreto Legge 19 maggio 2020, n. 34, (cd. Decreto Rilancio) convertito dalla Legge 17 Luglio 2020, n. 77 art. 44 e 44-bis; Decreto Legge 14 agosto 2020, n. 104 (cd. Decreto Agosto) art. 74 convertito dalla Legge 13 ottobre 2020, n. 126; Legge di Bilancio 2021 - Legge 30 dicembre 2020, n. 178 art. 1 commi dal 651 al 659 e c. 691. Stanziamiento complessivo euro 440.000.000.	Complessivi 576.215 (IVA inclusa) cap. 7323/01-2021
Convenzione 2021 stipulata 22.12.2021 DDG 14.01.2022	1.07.2021 - 31.12.2022 data inizio operatività 13.01.2022	L. 30 dicembre 2018, n. 145 Legge 17 Luglio 2020, n.77 (Legge di conversione del Decreto Rilancio) Legge 30 dicembre 2020, n. 178 (Legge di bilancio 2021) Legge 23 luglio 2021, n. 106 (Legge di conversione del Decreto Sostegni Bis) D. l. 10 settembre 2021, n. 121 (cd DL Infrastrutture) D. l. 21 ottobre 2021, n. 146 (cd DL Fiscale) Stanziamiento complessivo euro 1.148.000.000.	Complessivi : 3.651.363 cap. 7323/01-2021; 100.000 cap. 7321/01-2021; 100.000 cap. 7321/01-2022.
I atto integrativo alla Convenzione 2021 stipulato 14.07.2022 DDG 22.07.2022	13.04.2022 - 31.12.2022 data inizio operatività 25.05.2022	D. l. 1 marzo 2022, n. 17 convertito con modificazioni dalla Legge 27 aprile 2022 n. 34; Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 6 aprile 2022 - Incentivi per l'acquisto di veicoli non inquinanti. Stanziamiento complessivo euro 650.000.000.	Complessivi 682.425 (IVA inclusa): cap. 7323 p.g.02 655.128,00 euro cap. 7321 pg.02 euro 27.297,00

Atto convenzionale	Durata	Normativa di riferimento	Impegno da DDG (importi in euro)
Convenzione 2023 stipulata 21.12.2022 DDG 21.12.2022	1.01.2023 - 31.12.2023 data inizio operatività 10.01.2023	L. 30 dicembre 2020, n. 178 art. 1 c. 691; d.p.c.m. 6 aprile 2022 – Incentivi per l’acquisto di veicoli non inquinanti; Decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 4 agosto 2022 di modifica del d.p.c.m. 6 aprile 2022; D. l. 21 giugno 2022, n. 73 (cd. Decreto Semplificazioni) convertito con modificazioni dalla Legge 4 agosto 2022, n. 122 art. 40 bis; D. l. 29 dicembre 2022, n. 198 art. 12 c. 3 (cd. Decreto Milleproroghe) Stanziamiento complessivo euro 630.000.000. Inizialmente era di 670.000.000 (in fase di conversione in legge del D.L. n. 198/2022 è stato ridotto di 40 milioni).	Complessivi 3.433.741 (IVA inclusa) cap. 7323/02 - 2024: 263.976,00 cap. 7323/02 - 2023;
Convenzione 2024 stipulata 3.04.2024 DDG 04.04.2024	1.01.2024 – 31.07.2024 Data inizio operatività 23.01.2024	L. 30 dicembre 2020, n. 178 art. 1 c. 691; d.p.c.m. 6 aprile 2022 – Incentivi per l’acquisto di veicoli non inquinanti; d.p.c.m. 4 agosto 2022 di modifica del d.p.c.m. 6 aprile 2022; D. l. 21 giugno 2022, n. 73 (cd. Decreto Semplificazioni) convertito con modificazioni dalla L. 4 agosto 2022, n. 122 art. 40 bis rispetto alle prenotazioni completate dal 1° gennaio 2024 al 31 luglio 2024.	Complessivi 2.189.829 (inclusa IVA) cap. 7323 /02 - 2024
Atto integrativo alla Convenzione 2024 stipulato 25.07.2024 DDG 06.08.2024	01.08.2024 - 30.06.2025	d.p.c.m. 20 maggio 2024 recante “Rimodulazione degli incentivi per l'acquisto di veicoli a basse emissioni inquinanti; DDG 3 giugno 2024 che, in attuazione di quanto previsto dall’articolo 5, c. 4, del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 20 maggio 2024, ha individuato le modalità di attuazione per il riconoscimento, per l’anno 2024, del contributo per l'installazione di impianti nuovi a GPL o a metano per l’autotrazione su veicoli di categoria M1 omologati, di cui al c. 1, dell’art. 5, del d.p.c.m. 20 maggio 2024. Stanziamiento di cui al d.p.c.m. 20 maggio 2024	Complessivi 3.354.026,60 euro (IVA inclusa): cap. 7323/02 su residui di lett. f) 2023

segue tab. 53

Atto convenzionale	Durata	Normativa di riferimento	Impegno da DDG (importi in euro)
Proroga della Convenzione 03/04/2024 DDG 18.07.2025	1.07.2025- 31.10.2025	Ai sensi dell'art. 8 della Convenzione	non onerosa
Proroga della Convenzione 03/04/2024 DDG 27.10.2025	1.11.2025- 31-03.2026		non onerosa

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati Mise e Mimit

Nella tabella di seguito riportata sono riepilogate le Convenzioni, sulla base dei quali effettuare la rendicontazione da parte di Invitalia e procedere ai pagamenti delle quote da parte del Mimit.

Tabella n. 54 Criteri e modalità d rendicontazione delle attività convenzionali Invitalia

Atto convenzionale	Durata		Rendicontazioni Invitalia
Convenzione 2019 stipulata 19.12.2019 DDG 19.12.2019 registrato Cdc 15.01.2020	6.02.2019 - 31.07.2021 data inizio operatività 1.03.2019	prima quota, a titolo di anticipo, max euro 185.000, a seguito di rendicontazione da presentare entro 10 giorni dalla comunicazione di avvenuta registrazione della convenzione da parte degli organi di controllo; seconda quota, max ulteriori euro 280.000, previa presentazione, entro il 31 ottobre 2020, di rendicontazioni a consuntivo sia per il 2019 che per il primo semestre 2020; terza quota a saldo, max ulteriori euro 285.000, previa presentazione, entro il 31 ottobre 2021, di rendicontazioni a consuntivo per il secondo semestre 2020 e per il periodo dal 1.01.2021 al 31.07.2021.	I relazione in data 19.02.2020; II relazione in data 13.01.2021; III relazione in data 18.11.2022.
I atto integrativo alla Convenzione 2019 stipulato 7.08.2020 DDG 7.08.2020 registrato Cdc 18.10.2020 (con osservazioni)	22.07.2020 - 31.07.2021 data inizio operatività 1.08.2020	prima quota, a titolo di anticipo, max euro 100.000, a seguito di relazione da presentare entro 10 giorni dalla comunicazione di avvenuta registrazione della convenzione da parte degli organi di controllo; seconda quota, max ulteriori euro 300.000, previa presentazione, entro il 31 marzo 2021, di una rendicontazione a consuntivo per attività svolte fino al 31.12.2020; terza quota a saldo, max ulteriori euro 414.545, previa presentazione, entro il 31 ottobre 2021, di rendicontazioni a consuntivo per attività svolte fino al 31.07.2021.	I relazione in data 11.11.2020; II relazione in data 6.10.2021; III relazione in data 21.11.2022.
II atto integrativo alla Convenzione 2019 stipulato 6.11.2020 DDG 5.11.2020 registrato Cdc 19.02.2021 (con osservazioni)	26.08.2020 - 31.07.2021 data inizio operatività 1.09.2020	prima quota, a titolo d'anticipo, max euro 500.000, a seguito di relazione da presentare entro 10 giorni dalla comunicazione della avvenuta registrazione dell'atto da parte degli organi di controllo; seconda quota, max ulteriori euro 1.499.690, previa presentazione, entro il 10 novembre 2021, di rendicontazioni a consuntivo per attività svolte fino al 31 luglio 2021.	I relazione in data 12.04.2021; II relazione in data 23.11.2022.
III atto integrativo alla Convenzione 2019 stipulato 24.06.2021 DDG 24.06.2021 registrato Cdc 22.07.2021 (con osservazioni)	1.01.2021 - 31.07.2021 data inizio operatività 1.01.2021	prima quota, a titolo d'anticipo, max euro 100.000 a seguito di presentazione di una relazione illustrativa delle attività compiute e dei relativi costi da presentare entro 10 giorni dalla comunicazione della avvenuta registrazione del presente atto da parte degli organi di controllo; seconda quota, a fronte delle attività svolte, max ulteriori euro 476.215 previa presentazione, entro il mese di novembre 2021, di una richiesta accompagnata da rendicontazioni a consuntivo per le attività svolte fino al 31 luglio 2021.	I relazione in data 8.10.2021; II relazione in data 23.11.2022.

Atto convenzionale	Durata		Rendicontazioni Invitalia
Convenzione 2021 stipulata 22.12.2021 DDG 14.01.2022 registrato Cdc 10.02.2022	1.08.2021 - 31.12.2022 data inizio operatività 13.01.2022	prima quota, a titolo di anticipo, max euro 500.000, a seguito di presentazione di una relazione illustrativa delle attività compiute e dei relativi costi da presentare entro 10 giorni dalla comunicazione della avvenuta registrazione della presente convenzione da parte degli organi di controllo; seconda quota, a fronte delle attività svolte, max ulteriori euro 1.700.000, previa presentazione, entro il 31 ottobre 2022, di una richiesta accompagnata da rendicontazioni a consuntivo le attività svolte fino al 30 giugno 2022 terza quota a saldo, a fronte delle attività svolte, max ulteriori euro 1.651.363, previa presentazione, entro il 30 giugno 2023, di una richiesta accompagnata da rendicontazioni a consuntivo per le attività svolte fino al 31 dicembre 2022.	I relazione in data 7.04.2022; II relazione in data 25.05.2023; III relazione in data 27.11.2023.
I atto integrativo alla Convenzione 2021 stipulato 14.07.2022 DDG 22.07.2022 registrato Cdc 5.08.2022	13.04.2022 - 31.12.2022 data inizio operatività 25.05.2022	prima quota, a titolo d'anticipo, max euro 100.000 da erogare a seguito di presentazione di una relazione illustrativa delle attività compiute e dei relativi costi da presentare entro 10 giorni dalla comunicazione della avvenuta registrazione del presente atto da parte degli organi di controllo; seconda quota a saldo, a fronte delle attività svolte, max ulteriori euro 582.425 previa presentazione, entro il mese di giugno 2023, di una richiesta accompagnata da rendicontazioni a consuntivo per le attività svolte fino al 31 dicembre 2022.	I relazione in data 28.10.2022; II relazione in data 11.12.2023.
Convenzione 2023 stipulata 21.12.2022 DDG 21.12.2022 registrato Cdc 20.01.2023	1.01.2023 - 31.12.2023 data inizio operatività 10.01.2023	prima quota, a titolo d'anticipo, max euro 500.000 da erogare a seguito di presentazione di una relazione illustrativa delle attività compiute e dei relativi costi da presentare entro 10 giorni dalla comunicazione della avvenuta registrazione del presente atto da parte degli organi di controllo; seconda quota a saldo, a fronte delle attività svolte, max ulteriori euro 3.433.741 previa presentazione, entro il 30 settembre 2024, di una richiesta accompagnata da rendicontazioni a consuntivo per le attività svolte fino al 31 dicembre 2023.	I relazione in data 22.02.2023 II relazione in data 30.09.2024
Convenzione 2024 stipulata 3.04.2024 DDG 4.04.2024 registrato con osservazioni CdC 23.05.2024	1.01.2024 - 31.07.2024 Data inizio operatività 23.01.2024	prima quota, a titolo d'anticipo, max euro 300.000 previa presentazione della relativa fattura da parte di Invitalia, da inviare entro 10 giorni dalla comunicazione della avvenuta registrazione del presente atto da parte degli organi di controllo; seconda quota a saldo, a fronte delle attività svolte, max ulteriori euro 2.080.250 previa presentazione, entro il 15 novembre 2024, di una richiesta accompagnata da rendicontazioni a consuntivo per le attività svolte fino al 31 luglio 2024.	Vedasi successivo Atto Integrativo

Atto convenzionale	Durata		Rendicontazioni Invitalia
I Atto integrativo alla Convenzione 2024 stipulato 25.07.2024 DDG 6.08.2024 Registrato alla CdC 22.08.2024	Proroga della Convenzione 2024 al 30.06.2025 Inizio operatività 3.06.2024	Sostituzione del relativo articolo della Convenzione 2024: prima quota, a titolo di anticipo, max euro 300.000 previa presentazione della relativa fattura da parte di Invitalia, da inviare entro 10 giorni dalla comunicazione della avvenuta registrazione del presente atto da parte degli organi di controllo; seconda quota, a fronte delle attività svolte, previa presentazione, entro il 15 novembre 2024, di una richiesta accompagnata da rendicontazioni a consuntivo per le attività svolte fino al 31 luglio 2024, che dovranno essere approvate dal MIMIT prima dell'emissione della fattura; terza quota a saldo, a fronte delle attività svolte, max ulteriori euro 5.434.276,60 inclusa IVA (pari a euro 4.454.325,08 IVA esclusa) al netto dell'anticipo e della seconda quota rendicontata, previa presentazione, entro il 15 Novembre 2025, di una richiesta accompagnata da rendicontazioni a consuntivo per le attività svolte fino al 30 giugno 2025. La fattura verrà emessa solo a valle dell'avvenuta approvazione della rendicontazione da parte del MIMIT.	I° quota euro 300.000,00 corrisposta con fattura 4120240168 emessa in data 10 giugno 2024 e liquidata con decreto di pagamento del 26 giugno 2024; II quota relazione in data 15.11.2024.

Fonte: Corte dei conti su dati Mimit

Come è possibile evincere dalla lettura della tabella sopra riportata, la prima quota, considerata quale anticipo per tutte le Convenzioni e relativi Atti integrativi, presenta un importo massimo da corrispondere previa comunicazione, entro 10 giorni dalla data dell'entrata in vigore, di una apposita relazione di rendicontazione. La quota di anticipo è molto variata da una convenzione all'altra, passando dai 100.000 euro della prima del 2019 ai 500.000 euro del II atto integrativo, relativo al 2021-2022 e della convenzione 2021, mantenendosi a questo livello anche nella successiva convenzione del 2023. Le ulteriori scadenze pattuite riguardano una seconda quota, con un importo massimo da corrispondere anche in questo caso, previa presentazione di una rendicontazione e, infine, a titolo di saldo, una terza quota, previa rendicontazione di tutta l'attività svolta nel periodo di vigenza della convenzione o dell'atto integrativo.

Di seguito vengono esposti gli importi erogati ad Invitalia a valere sulle risorse dei capp. 7321 e 7323 per gli esercizi finanziari a partire dal 2020.

Tabella n. 55 Importi erogati a Invitalia

Cap. - n. titolo - p.g - anno di pagamento	EPR	Atto convenzionale	N. fattura Invitalia	Importo corrisposto C/C	Importo corrisposto C/R	Importo con IVA
7323 1/2020	2019	I quota anticipo Convenzione 2019	4120200025		106.557,37	130.000,00
7321 1 p.g. 01/2020	2019				45.081,97	55.000,00
7323 2/2021	2020	II quota Convenzione 2019	4120210041		229.508,20	280.000,00
7323 5/2022	2021	III quota saldo convenzione 2019	4120220310		231.505,84	282.437,12
Totale corrisposto per Convenzione 2019					612.653,38	747.437,12
7323 3/2020	2020	Anticipo I A.I. Convenzione 2019	4120200181	81.967,21		100.000,00
7323 9/2021	2021	II quota I A.I. Convenzione 2019	4120210142	245.901,64		300.000,00
7323 7/2022	2021	III quota saldo I A.I. Convenzione 2019	4120220311		339.415,72	414.087,18
Totale corrisposto per I Atto integrativo Convenzione 2019				327.868,85	339.415,72	814.087,18
7323 5/2021	2020	Anticipo II A.I. Convenzione 2019	4120210058		409.836,06	499.999,99
7323 9/2022	2021	II quota saldo II A.I. Convenzione 2019	4120220312		1.228.465,42	1.498.727,81
Totale corrisposto per II Atto integrativo Convenzione 2019					1.638.301,48	1.998.727,80
7323 11/2021	2021	Anticipo III A.I. convenzione 2019	4120210143	81.967,21		100.000,00
7323 11/2022	2021	II quota saldo III A.I. Convenzione 2019	4120220313		390.340,16	476.215,00
Totale corrisposto per III Atto integrativo Convenzione 2019				81.967,21	390.340,16	576.215,00
7323 1/2022	2021	I quota anticipo Convenzione 2021	4120220058		327.868,84	399.999,99
7321 1 p.g. 01/2022	2021				81.967,22	100.000,00
7323 5 p.g. 01/2023	2021	II quota Convenzione 2021	4120230137		1.311.475,41	1.600.000,00
7321 8 p.g. 01/2023	2022				81.967,21	100.000,00
7323 9 p.g. 01/2023	2021	III quota saldo Convenzione 2021	4120230422		1.353.541,53	1.651.320,67
Totale corrisposto per Convenzione 2021					3.156.820,21	3.851.320,66
7323 3 p.g. 02/2022	2022	Anticipo I A.I. Convenzione 2021	4120220286	78.688,52		96.000,00
7321 3 p.g. 03/2022	2022				3.278,69	4.000,00
7323 11 p.g. 02/2023	2023	II quota saldo A.I. Convenzione 2021	4120230426	454.526,11		554.521,85
7321 14 p.g. 03/2023	2023				19.095,90	23.297,00
Totale corrisposto per I Atto integrativo Convenzione 2021				555.589,22		677.818,85

Cap. - n. titolo - p.g - anno di pagamento	EPR	Atto convenzionale	N. fattura Invitalia	Importo corrisposto C/C	Importo corrisposto C/R	Importo con IVA
7323 1 p.g. 02/2023	2023	I quota anticipo Convenzione 2022	4120230051	216.373,77		263.976,00
7321 1 p.g. 01/2023	2023			96.731,15		118.012,00
7321 3 p.g. 03/2023	2023			96.731,15		118.012,00
7323 6 p.g. 02/2024	2024	II quota saldo Convenzione 2022	4120240349	2.708.877,91		3.304.831,05
Totale corrisposto Convenzione 2023				3.118.713,98		3.804.831,05
7323 2 p.g. 02/2024	2024	I quota anticipo Convenzione 2024	4120240168	226.229,51		276.000,00
7321 3 p.g. 01/2024	2024			12.295,08		15.000,00
7321 5 p.g. 03/2024	2024			7.377,05		9.000,00
7323 8 p.g. 02/2024	2024	II quota Convenzione 2024/ A.I. Convenzione 2024	4120240409	971.571,54		1.185.317,27
7321 11 p.g. 01/2024	2024			52.802,80		64.419,42
7321 13 p.g. 03/2024	2024			31.681,68		38.651,65
Totale corrisposto Convenzione 2024				1.301.957,66		1.588.388,34

Fonte: Corte dei conti su dati Mise-Mimit

I dati esposti evidenziano il sostanziale rispetto di quanto stabilito in sede convenzionale per i pagamenti delle diverse quote, a titolo di anticipo e di saldo, oltre che di quote intermedie, ma anche l'incremento dei costi nelle annualità successive rispetto a quelle di avvio della misura che avrebbero dovuto rappresentare la fase più impegnativa in termini di predisposizione delle funzionalità della Piattaforma e di prima attuazione del sistema di monitoraggio.

CAPITOLO IV

LE RISULTANZE DELLA GESTIONE DEGLI INCENTIVI PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE E LE ATTIVITÀ DI MONITORAGGIO

Sommario: 4.1 Le risultanze della gestione degli incentivi per la Mobilità sostenibile: distribuzione cronologica delle erogazioni - anni 2019-2025 - 4.2 La distribuzione degli stanziamenti da d.p.c.m. 20 maggio 2024 e d.p.c.m. 31 dicembre 2024 - 4.3 La distribuzione territoriale delle erogazioni anni 2019-2025 - 4.4 Le attività di verifica e controllo delle prenotazioni effettuate per gli incentivi - 4.5 Le attività di monitoraggio delle ricadute degli incentivi alla Mobilità sostenibile gestiti negli anni 2019-2025.

4.1 Le risultanze della gestione degli incentivi per la mobilità sostenibile: la distribuzione cronologica delle erogazioni anni 2019-2025.

Alla luce della regolamentazione del funzionamento degli incentivi alla mobilità sostenibile descritta nei paragrafi precedenti, nelle tabelle di seguito riportate si illustra la gestione svolta dall’Amministrazione, in un primo momento dal Ministero dello sviluppo economico (Mise) e poi dal Mimit, ricapitolando, innanzitutto, le richieste di agevolazioni pervenute dal 2019 al 2025 (3 novembre 2025) sulla Piattaforma gestita da Invitalia e che si sono tradotte in prenotazioni completate pari a 1.359.380 e veicoli incentivati in numero di 1.357.000. Il dato che risulta dalla distribuzione geografica (per Regioni) delle prenotazioni completate, meglio riportato nei successivi paragrafi, mostra, nel suo valore complessivo, una differenza di 6.123 prenotazioni rispetto al dato rilevato a livello nazionale, evidenziando criticità nell’acquisizione delle informazioni dalle diverse fonti di alimentazione delle banche dati.

Tabella n. 56 Veicoli incentivati e distribuzione geografica delle prenotazioni completate

anno	Richieste di agevolazione		Dati ricavati dalla distribuzione geografica delle prenotazioni
	veicoli incentivati	prenotazioni completate	
2019	13.164	13.202	13.158
2020	272.660	272.874	272.659
2021	489.750	490.199	492.721
2022	135.075	135.242	135.071
2023	134.539	134.702	134.539
2024	301.566	302.666	303.005
2025	10.246	10.495	14.350
Totali	1.357.000	1.359.380	1.365.503

Fonte: Corte dei conti su dati Mise -Mimit * La colonna “Prenotazioni completate” include tutte le prenotazioni validate da sistema, verificate, rigettate, verifiche in corso e completate alla data del 03 novembre 2025 non ancora campionate, mentre la colonna “veicoli incentivati” comprende le prenotazioni verificate con esito positivo e validate da sistema.

Di seguito si riportano le erogazioni effettuate, distinte per anno, con specifica ripartizione fra contributi prenotati che assommano complessivamente a 3 mld e 38 mln di euro, prenotazioni completate pari in totale a 3 mld e 27,7 mln di euro ed erogazioni effettuate ammontanti a 3 mld e 19,53 mln di euro. Appare evidente che l'annualità che ha fatto registrare il valore più elevato di erogazioni effettuate è stato il 2021, con un ammontare di 1 mld e 27,3 mln di euro, seguito dall'esercizio 2024, allorquando le erogazioni sono ammontate a 580,21 mln di euro e tutte le altre annualità mostrano valori decisamente inferiori e, in particolare, il 2023, allorquando il valore relativo alle erogazioni effettuate si è fermato a 345,13 mln di euro.

Tabella n. 57 Le erogazioni effettuate negli anni 2019-2025: totale per anno e generale

ESERCIZIO	TOTALE ANNO EROGAZIONI	CONTRIBUTI PRENOTATI	PRENOTAZIONI COMPLETATE
2019	28.142.026,87	47.830.628,44	29.334.247,12
2020	314.245.942,72	514.879.307,44	325.582.267,89
2021	1.027.314.548,90	1.081.573.918,34	1.043.861.462,91
2022	466.092.497,03	291.011.610,67	450.291.903,38
2023	345.132.277,76	292.349.108,13	333.970.230,82
2024	580.217.882,75	780.558.820,71	586.074.985,36
2025	258.385.427,60	29.849.970,36	258.584.745,33
TOTALE GENERALE	3.019.530.603,63	3.038.053.364,09	3.027.699.842,81

Fonte: Corte dei conti su dati Mimit

La lettura della tabella mostra alcune incongruenze, presumibilmente derivanti dalla premessa sistematica che ha caratterizzato la gestione in esame e cioè, anche alla luce di quanto rappresentato dall'Amministrazione, le tempistiche assai lunghe per il completamento delle istruttorie delle singole pratiche di incentivazione, difficilmente adattabili ad analisi aventi cadenza annuale e che hanno comportato anomalie logiche come quelle che sono visibili dalla lettura dei dati riportati nelle tabelle sopra esposte. Ciò è evidente, in particolare, nelle annualità 2022 e 2023, allorquando il valore complessivo dei contributi prenotati appare inferiore rispetto a quello delle prenotazioni completate, presumibilmente in considerazione del fatto che alla conclusione della procedura istruttoria e, quindi, all'erogazione effettiva l'Amministrazione (Invitalia) è pervenuta con tempistiche che hanno travalicato la cadenza annuale delle rendicontazioni finanziario-contabili. Tali incongruenze, sono legate all'andamento della gestione dei contributi in esame, ove le prenotazioni completate non esitano, necessariamente, in erogazioni effettuate nel corso dello stesso esercizio. Analogamente, le prenotazioni possono non trovare conclusione nello stesso anno, a causa del protrarsi dei tempi necessari al completamento delle procedure istruttorie di verifica, nonché all'espletamento dei diversi passaggi istruttori, che, come stabilito dalla regolamentazione vigente, nel complesso possono essere realizzati in un periodo massimo di 270 giorni (erano inizialmente 180). Inoltre, come altrettanto rappresentato dall'Amministrazione in sede istruttoria, le discrasie fra un anno e l'altro possono essere determinate, altresì, da rinunce, rigetti ed annullamenti che comportano la mancata erogazione di contributi con prenotazione completata.

Nelle tabelle di seguito riportate sono rappresentate, con dettaglio mensile, le erogazioni registrate nel corso degli anni dal 2019 al 2025, così come emergenti dalle rilevazioni trimestrali che Invitalia ha fornito al Ministero, in forza di quanto stabilito nelle Convenzioni.

Tabella n. 58 - Dettaglio mensile dei contributi/erogazioni anno 2019

Mese	Contributi Prenotati	Contributi di prenotazioni completate	Erogazioni effettuate
Aprile	7.129.539,05	433.078,82	-
Maggio	3.252.045,87	2.535.184,91	-
Giugno	3.936.018,50	2.323.950,84	5.120.931,40
Luglio	3.569.544,03	3.552.754,08	3.387.655,88
Agosto	1.936.767,39	2.473.155,82	2.367.425,96
Settembre	4.545.073,09	3.449.588,59	3.299.511,46
Ottobre	8.157.566,37	6.872.419,97	6.588.465,09
Novembre	9.570.673,51	3.999.413,03	3.838.638,33
Dicembre	5.733.400,63	3.694.701,06	3.539.398,75
Totale	47.830.628,44	29.334.247,12	28.142.026,87

Fonte: Corte dei conti su dati Mimit aggiornati al 3.11.2025

Dalla lettura dei dati del 2019 appare evidente che i primi contributi prenotati risalgano ai mesi di aprile - maggio e che le relative prenotazioni sono state completate e validate negli stessi mesi ma non hanno dato luogo ad erogazioni, considerati i tempi della procedura, di tal che le prime erogazioni sono state registrate nel mese di giugno 2019. Complessivamente, le erogazioni effettuate nel 2019 ammontano a 28,14 mln di euro, a fronte di contributi prenotati pari a 47,83 mln di euro.

Tabella n. 59 - Dettaglio mensile dei contributi/erogazioni anno 2020

Mese	Contributi Prenotati	Contributi di prenotazioni completate	Erogazioni effettuate
Gennaio	7.793.230,27	5.859.047,74	6.310.687,81
Febbraio	11.214.461,27	7.007.275,62	6.827.887,96
Marzo	4.916.359,80	6.422.025,66	6.234.563,80
Aprile	1.134.174,82	897.635,94	1.240.606,49
Maggio	4.569.366,85	4.896.294,66	4.951.928,25
Giugno	9.616.335,39	8.068.480,47	7.842.290,35
Luglio	8.885.500,18	11.884.859,19	11.047.826,59
Agosto	59.108.724,51	10.509.290,19	10.814.021,01
Settembre	216.392.800,12	44.035.088,76	41.837.204,35
Ottobre	91.455.916,35	73.560.921,04	70.721.109,35
Novembre	57.301.399,67	75.674.716,42	72.513.887,24
Dicembre	42.491.038,21	76.766.632,20	73.903.929,52
Totale	514.879.307,44	325.582.267,89	314.245.942,72

Fonte: Corte dei conti su dati Mimit aggiornati al 3.11.2025

Nel corso del 2020 l'ammontare complessivo delle erogazioni effettuate è incrementato, in modo significativo rispetto all'anno precedente, assomma a 314,24 mln di euro, a seguito dell'aumento registrato negli ultimi mesi dell'anno da settembre a dicembre. Anche l'importo complessivo delle risorse prenotate è aumentato, raggiungendo 514,88 mln di euro.

Tabella n. 60- Dettaglio mensile dei contributi/erogazioni anno 2021

Mese	Contributi Prenotati	Contributi di prenotazioni completate	Erogazioni effettuate
Gennaio	91.425.998,55	65.456.524,91	61.847.721,02
Febbraio	146.411.414,85	82.407.398,27	79.320.574,86
Marzo	142.189.711,94	107.377.221,79	104.434.218,91
Aprile	77.183.466,15	113.534.379,93	112.530.318,24
Maggio	65.443.962,28	97.780.727,11	99.781.566,30
Giugno	70.544.540,23	79.084.352,63	80.426.220,31
Luglio	66.967.920,61	97.021.049,37	96.096.856,03
Agosto	152.442.159,66	59.808.880,58	59.266.793,71
Settembre	116.937.556,07	76.057.339,98	74.870.827,79
Ottobre	110.971.686,59	87.584.049,59	85.205.930,31
Novembre	21.950.630,54	93.420.100,17	93.411.273,95
Dicembre	19.104.870,87	84.329.438,58	80.122.247,47
Totale	1.081.573.918,34	1.043.861.462,91	1.027.314.548,90

Fonte: Corte dei conti su dati Mimit aggiornati al 3.11.2025

Anche il dettaglio mensile del 2021 mostra un andamento in incremento delle erogazioni, che sono triplicate rispetto all'anno precedente, facendo registrare un valore complessivo pari a 1 mld e 27,3 mln di euro, il più elevato del periodo considerato. In particolare, due sono i mesi che hanno fatto registrare il picco delle erogazioni effettuate, ovvero marzo e aprile, con rispettivamente 104,43 e 112,53 mln di euro.

Tabella n. 61 - Dettaglio mensile dei contributi/erogazioni anno 2022

Mese	Contributi Prenotati	Contributi di prenotazioni completate	Erogazioni effettuate
Gennaio	2.404.130,44	51.715.388,30	54.223.783,11
Febbraio	3.247.380,53	46.832.377,32	48.197.946,15
Marzo	6.760.608,28	46.489.046,44	49.211.883,56
Aprile	191.255,45	36.935.716,89	37.637.735,60
Maggio	152.978.245,66	26.641.913,22	27.124.400,96
Giugno	50.625.746,85	63.384.982,41	61.810.673,84
Luglio	9.699.018,84	39.602.097,56	38.651.131,39
Agosto	6.114.040,44	24.996.807,63	25.919.324,38
Settembre	8.916.669,63	30.760.612,19	36.139.442,50
Ottobre	12.621.446,69	29.912.366,50	31.984.855,58
Novembre	19.575.325,97	21.191.528,55	23.759.926,65
Dicembre	17.877.741,89	31.829.066,37	31.431.393,31
Totale	291.011.610,67	450.291.903,38	466.092.497,03

Fonte: Corte dei conti su dati Mimit aggiornati al 3.11.2025

Nel 2022 le erogazioni effettuate tornano a contrarsi, dimezzandosi l'ammontare complessivo, ma quel che si nota, in particolare, è che, a differenza delle precedenti annualità, nel 2022 l'ammontare dei contributi erogati risulta decisamente superiore al valore dei contributi prenotati nel corso dell'anno, circostanza che dovrebbe trovare la sua giustificazione nel meccanismo di funzionamento del contributo, che, come osservato in precedenza, non chiude la procedura di erogazione nel corso dello stesso esercizio, protraendosi, piuttosto negli esercizi successivi, anche in considerazione della modifica dei termini introdotta dal d.p.c.m. 6 aprile 2022.

Tabella n. 62 - Dettaglio mensile dei contributi/erogazioni anno 2023

Mese	Contributi Prenotati	Contributi di prenotazioni completate*	Erogazioni effettuate
Gennaio	113.718.533,34	24.567.163,97	25.001.145,64
Febbraio	31.609.846,42	41.695.330,94	41.902.207,41
Marzo	13.942.419,40	40.149.196,05	38.323.688,71
Aprile	8.178.324,73	26.260.318,29	24.953.151,97
Maggio	13.648.868,12	31.036.684,84	29.751.505,32
Giugno	13.815.140,87	37.903.087,80	36.012.523,69
Luglio	24.426.149,73	50.336.993,29	47.926.375,31
Agosto	11.512.124,50	20.164.217,36	20.229.433,29
Settembre	15.773.509,26	16.029.556,34	22.587.248,13
Ottobre	15.852.863,75	14.874.459,80	19.891.211,41
Novembre	15.096.054,35	16.866.196,78	17.102.349,95
Dicembre	14.775.273,66	14.087.025,36	21.451.436,93
Totale	292.349.108,13	333.970.230,82	345.132.277,76

Fonte: Corte dei conti su dati Mimit aggiornati al 3.11.2025

Il trend in decremento dei contributi erogati rispetto al 2022 è proseguito anche negli esercizi successivi 2023 e 2024, che sono gli ultimi due sui quali è possibile rendicontare con un certo margine di sicurezza, in quanto le risultanze del 2025 sono ancora passibili di modifiche, in virtù del momento in cui la situazione risulta essere stata per così dire fotografata (novembre 2025), mentre quelle del 2024, pur essendo cambiate, fino all'ultimo momento, nel corso dell'istruttoria, a causa di annullamenti, rinunce e rigetti intervenuti *medio tempore* (che non hanno comportato erogazioni) risultano dalla tabella di seguito esposta.

Tabella n. 63 - Dettaglio mensile dei contributi/erogazioni anno 2024

Mese	Contributi Prenotati*	Contributi di prenotazioni completate*	Erogazioni effettuate
Gennaio	105.752.623,70	15.939.734,14	15.714.790,19
Febbraio	29.153.505,85	28.756.854,39	27.973.701,37
Marzo	13.039.945,45	37.884.950,72	36.545.147,53
Aprile	10.193.758,22	34.810.027,81	33.895.614,97
Maggio	6.505.857,20	29.040.867,43	27.787.893,71
Giugno	330.450.115,04	32.429.307,00	32.332.946,26
Luglio	60.914.542,48	83.695.121,22	79.443.722,06
Agosto	36.803.845,94	52.699.651,90	50.948.570,10
Settembre	55.156.216,32	71.880.800,80	70.315.967,17
Ottobre	67.345.525,91	75.498.662,58	75.421.797,92
Novembre	23.792.639,15	62.715.452,06	67.491.190,78
Dicembre	41.421.088,59	60.723.555,31	62.346.540,69
Totale	780.529.663,85	586.074.985,36	580.217.882,75

Fonte: Corte dei conti su dati Mimit aggiornati al 3.12.2025

Le risultanze del 2025 mostrano l'assenza di prenotazioni nei mesi di gennaio e febbraio 2025, sebbene in quelle due mensilità si registrino prenotazioni completate ed anche erogazioni effettuate, che, in totale, per l'anno considerato (aggiornamento al 3 novembre 2025), ammontano a 264,82 mln di euro, a fronte di contributi prenotati pari a 29,85 mln di euro.

Tabella n. 64 - Dettaglio mensile dei contributi/erogazioni anno 2025

Mese	Contributi Prenotati	Contributi di prenotazioni completate	Erogazioni effettuate*
Gennaio	---	68.243.827,78	66.438.057,11
Febbraio	---	74.272.477,40	71.392.766,99
Marzo	12.024.570,83	30.873.644,67	29.645.961,72
Aprile	10.725.195,31	20.987.611,63	21.057.110,70
Maggio	2.131.946,71	16.891.037,56	16.035.241,79
Giugno	1.053.173,29	13.497.735,19	20.596.424,10
Luglio	1.153.756,33	16.312.428,58	16.624.854,99
Agosto	536.317,73	7.000.034,49	6.639.541,09
Settembre	911.733,43	8.065.824,91	9.954.723,04
Ottobre	916.574,88	3.917.289,75	6.434.637,47
Novembre	396.726,79	69.717,76	
Totale	29.849.995,30	260.131.629,72	264.819.319,00

Fonte: Corte dei conti su dati Mimit aggiornati al 3.11.2025

4.2 La distribuzione degli stanziamenti da d.p.c.m. 20 maggio 2024 e d.p.c.m. 31 dicembre 2024.

Nella tabella di seguito riportata sono illustrati gli esiti del monitoraggio dell'utilizzo delle risorse stanziare con d.p.c.m. 20 maggio 2024, mettendo a confronto i dati esposti sul sito istituzionale *Ecobonus*, che fornisce informazioni dettagliate ed aggiornate rispetto a quanto stabilito dall'art. 6 del citato decreto, che riporta un totale di risorse pari a 952,54 mln di euro (data dalla somma delle risorse non utilizzate per il 2022, pari a 320.278.133,53 euro, con quelle inutilizzate del 2023, pari a 312.264.475,31 euro, e quelle del 2024 per 310.000.000), a fronte di quanto riportato nel sito istituzionale dedicato alla misura, ove risultano evidenziate risorse totali per 862,55 mln di euro.

Tabella n. 65- Ecobonus 2024 Stanziamenti d.p.c.m. 20 maggio 2024 per categoria di veicolo su risultanze monitoraggio Mimit

Categoria di veicoli	Stanziamento da normativa	Stanziamento da sito ecobonus	Risultanze da Mimit prenotazioni al 4 marzo 2025	Incidenza prenotazioni sullo stanziamento
Autoveicoli M1 0-20	229.986.006	229.986.006	200.676.000	83,62%
Autoveicoli M1 0-20 - Riserva Taxi	10.000.000	10.000.000		
Autoveicoli M1 21-60	136.008.616	96.008.616	73.324.375	52,37%
Autoveicoli M1 21-60 - Riserva Taxi	4.000.000	4.000.000		
Autoveicoli M1 61-135	395.924.900	395.924.900	281.476.500	70,03%
Autoveicoli 61- 135 - Riserva Taxi	6.000.000	6.000.000		
Autoveicoli M1 usati fino 160	19.984.926	19.984.926	19.524.000	97,69%
Autoveicoli in noleggio a lungo termine M1 fino 135	49.993.542			
sub totale di categoria stanziamento definitivo 2024	851.897.991	761.904.448	575.000.875	67,50%
Veicoli elettrici nuovi cat. L	32.660.873	32.660.873	19.687.682	60,28%
Veicoli nuovi cat. L	5.000.000	5.000.000	313.292	6,27%
sub totale di categoria stanziamento definitivo 2024	37.660.873	37.660.873	20.000.973	53,11%
Veicoli commerciali N1/N2 elettrici	39.743.461	39.743.461	41.109.600	77,58%
Veicoli commerciali N1/N2 ad alimentazione alternativa	13.247.820	13.247.820		
sub totale di categoria stanziamento definitivo 2024	52.991.282	52.991.281	41.109.600	77,58%
Retrofit GPL su cat. M1	6.994.724	6.994.724	4.297.600	61,44%
Retrofit metano su cat. M1	2.997.739	2.997.739	16.800	0,56%
sub totale di categoria stanziamento definitivo 2024	9.992.463	9.992.463	4.314.400	43,18%
Totali	952.542.609	862.549.065	640.425.848	74,25%

Fonte: Dati Mimit (prenotazioni a partire dal 3 giugno 2024)

Dalla lettura dei dati relativi alle prenotazioni corroborati anche da quelli relativi alle risorse messe a disposizione con il d.p.c.m. 31 dicembre 2024 (pari a 582.264.475,3 euro, ai quali devono aggiungersi 100 mln per i contributi di cui all'art. 2 dello stesso d.p.c.m.), in linea con quanto previsto dalla programmazione della distribuzione delle risorse, emerge che la categoria che ha visto la quota di gran lunga superiore di incentivi prenotati è stata quella degli autoveicoli M1, declinata nelle varie fasce di emissioni CO₂. In realtà, la tipologia di veicolo con emissioni fra i 61 e i 135 g/km, ha prevalso, seguita da quella maggiormente performante, in termini di impatto ambientale, e cioè con emissioni comprese fra 0 e 20 g/km.

Per quanto riguarda il sistema *retrofit*, gli esiti sono dimostrativi della non efficienza della specifica misura, che ha ottenuto un risultato lievemente più soddisfacente, con riferimento specifico alla motorizzazione GPL, con prenotazioni totali per 4,19 mln di euro.

Non particolarmente soddisfacente, invece, appare la risposta delle prenotazioni dei veicoli commerciali N1 e N2, che hanno visto risorse per complessivi 34 mln di euro, a fronte dei 53 mln stanziati dal d.p.c.m.. Infine, per quanto riguarda i veicoli a due ruote L, quelli elettrici hanno totalizzato 18 mln di prenotazioni, a fronte di 32,6 mln di euro destinati alla specifica categoria.

Tabella n. 66 Riepilogo contributi per tipologia di veicolo 1° gennaio - 31 dicembre 2024

Tipologia	Stanziamento ex d.p.c.m. 31 dicembre 2024	Prenotazioni dal 1° gennaio 2024 al 2 giugno 2024	Prenotazioni dal 3 giugno 2024 al 31 dicembre 2024
M1 (0-20 g/km di CO ₂)	239.986.005,71	21.803.500,00	192.259.500,00
M1 (21-60 g/km di CO ₂)	100.008.616,08	7.210.000,00	63.718.375,00
M1 (61-135 g/km di CO ₂)	401.924.900,15	111.724.000,00	272.172.500,00
M1 usato	19.984.926,42		18.582.000,00
M1 retrofit metano	2.997.738,96		16.000,00
M1 retrofit GPL	6.994.724,25		4.186.400,00
N1-N2	52.991.281,46	218.000,00	34.048.300,00
L elettrici	32.660.873,31	11.631.293,84	18.027.557,75
L non elettrici	5.000.000,00	4.658.899,23	269.325,85
NLT*	49.993.542,50		
CDS Automotive (d.p.c.m. 31.12.2024, art.2)**	40.000.000,00		
Totale	952.542.608,84	157.245.693,07	603.279.958,60

Fonte: Dati Mimit al 4.03.2026 (prenotazioni a partire dal 1-gennaio al 31 dicembre 2024) n. b. * le risorse di cui all'art. 6, c. 2, d.p.c.m. 20 maggio 2024 e s.m.i. destinate ai contributi di cui all'art. 2 c. 1 lett. g) sono riferibili alle concessioni di agevolazioni per il noleggio a lungo termine da parte di persone fisiche e non rientrano fra le risorse disponibili per la misura *Ecobonus*; ** i contributi di cui all'art. 2 del d.p.c.m. 31 dicembre 2024 sono destinati alla concessione delle agevolazioni previste dai contratti di sviluppo, di cui all'art. 43 del d.l. 25 giugno 2008, n. 112 e pertanto non rientrano nella misura *Ecobonus*.

4.3 La distribuzione territoriale delle erogazioni - anni 2019-2025.

Alla luce dei dati forniti, come previsto dalle Convenzioni, da Invitalia al Ministero e da quest'ultimo trasmesse, in esito a specifica richiesta istruttoria, nelle tabelle di seguito riportate è stata rappresentata, anno per anno, la distribuzione delle prenotazioni fra le Regioni elencate.

Tabella n. 67 Distribuzione fra Regioni del numero delle prenotazioni completate e attive - anno 2019

Regione	totali	% per regione sul totale generale	M1	% M1 - regione sul totale M1	Le	% Le - regione sul totale Le
Lombardia	5.096	38,73%	4.831	40,42%	265	21,99%
Lazio	3.072	23,35%	2.810	23,51%	262	21,74%
Emilia-Romagna	904	6,87%	821	6,87%	83	6,89%
Veneto	788	5,99%	653	5,46%	135	11,20%
Piemonte	479	3,64%	438	3,66%	41	3,40%
Trentino-Alto Adige	465	3,53%	437	3,66%	28	2,32%
Toscana	457	3,47%	377	3,15%	80	6,64%
Friuli-Venezia Giulia	312	2,37%	293	2,45%	19	1,58%
Liguria	288	2,19%	158	1,32%	130	10,79%
Sicilia	271	2,06%	221	1,85%	50	4,15%
Puglia	271	2,06%	242	2,02%	29	2,41%
Campania	190	1,44%	145	1,21%	45	3,73%
Marche	163	1,24%	156	1,31%	7	0,58%
Sardegna	128	0,97%	109	0,91%	19	1,58%
Umbria	110	0,84%	104	0,87%	6	0,50%
Abruzzo	105	0,80%	100	0,84%	5	0,41%
Calabria	32	0,24%	31	0,26%	1	0,08%
Basilicata	22	0,17%	22	0,18%	0	0,00%
Valle d'Aosta	4	0,03%	4	0,03%	0	0,00%
Molise	1	0,01%	1	0,01%	0	0,00%
Totali	13.158	100,00%	11.953	100,00%	1.205	100,00%

Fonte: dati Mimit

Nel 2019 la Regione che ha fatto registrare, in termini percentuali, il maggior numero di prenotazioni è stata la Lombardia, con il 38,73 per cento, corrispondente a 5.096 prenotazioni, delle quali 4.831 su veicoli M1, seguita dal Lazio con il 23,35 per cento (3.072) delle prenotazioni attive totali sul territorio nazionale. Deve segnalarsi il dato della Calabria, che nonostante le dimensioni territoriali e la popolazione residente ha fatto registrare solo 32 prenotazioni. La Regione che ha fatto registrare il numero più basso di prenotazioni (1) è il Molise, preceduta di poco dalla Valle d'Aosta con 4 prenotazioni. La stessa graduatoria vale anche per la specifica categoria dei veicoli M1, mentre, per quanto concerne la categoria Le,

veicoli a due ruote, le Regioni Veneto e Liguria si posizionano rispettivamente al terzo e quarto posto con 135 prenotazioni (11,20%) e 130 prenotazioni (10,79%).

Tabella n. 68 Distribuzione fra Regioni dell'importo delle prenotazioni completate e attive - anno 2019

Ecobonus - Importo contributi su prenotazioni completate e attive 2019)						
Regione	totali	% per regione sul totale generale	M1	% M1 regione sul totale M1	Le	% Le regione sul totale Le
Lombardia	17.577.343,81	36,73%	17.316.000,00	37,25%	261.343,81	19,08%
Lazio	11.658.151,96	24,36%	11.307.500,00	24,32%	350.651,96	25,60%
Emilia-Romagna	3.668.511,32	7,66%	3.543.500,00	7,62%	125.011,32	9,13%
Veneto	2.673.701,76	5,59%	2.548.000,00	5,48%	125.701,76	9,18%
Trentino-Alto Adige	1.995.512,30	4,17%	1.953.000,00	4,20%	42.512,30	3,10%
Piemonte	1.784.840,61	3,73%	1.735.500,00	3,73%	49.340,61	3,60%
Toscana	1.539.224,96	3,22%	1.448.500,00	3,12%	90.724,96	6,62%
Friuli-Venezia Giulia	1.366.277,37	2,85%	1.348.500,00	2,90%	17.777,37	1,30%
Puglia	1.035.247,06	2,16%	1.006.500,00	2,16%	28.747,06	2,10%
Sicilia	1.009.633,42	2,11%	954.500,00	2,05%	55.133,42	4,03%
Liguria	729.316,30	1,52%	597.000,00	1,28%	132.316,30	9,66%
Marche	667.966,36	1,40%	657.000,00	1,41%	10.966,36	0,80%
Campania	648.822,09	1,36%	601.000,00	1,29%	47.822,09	3,49%
Sardegna	501.123,41	1,05%	482.500,00	1,04%	18.623,41	1,36%
Umbria	419.662,79	0,88%	413.500,00	0,89%	6.162,79	0,45%
Abruzzo	341.143,07	0,71%	335.500,00	0,72%	5.643,07	0,41%
Calabria	134.131,00	0,28%	133.000,00	0,29%	1.131,00	0,08%
Basilicata	90.000,00	0,19%	90.000,00	0,19%	0,00	0,00%
Valle d'Aosta	19.500,00	0,04%	19.500,00	0,04%	0,00	0,00%
Molise	1.500,00	0,00%	1.500,00	0,00%	0,00	0,00%
Totali	47.861.609,59	100,00%	46.492.000,00	100,00%	1.369.609,59	100,00%

Fonte: dati Mimit

Le osservazioni relative alle risultanze dell'analisi non cambiano, ove si abbia riguardo agli importi distribuiti, che vedono, anche in questo caso, la Lombardia e il Lazio dividersi una quota pari al 61 per cento.

Tabella n. 69 Distribuzione fra Regioni del numero delle prenotazioni completate e attive anno 2020

Regione	totali	% per regione sul totale generale	M1	% M1 regione sul totale M1	Le	% Le regione sul totale Le
Lombardia	57.220	20,99%	56.003	20,95%	1.217	22,91%
Lazio	36.115	13,25%	35.172	13,16%	943	17,75%
Piemonte	27.560	10,11%	27.378	10,24%	182	3,43%
Emilia-Romagna	24.786	9,09%	24.381	9,12%	405	7,62%
Veneto	22.309	8,18%	21.286	7,96%	1.023	19,26%
Toscana	19.749	7,24%	19.426	7,27%	323	6,08%
Sicilia	12.795	4,69%	12.603	4,71%	192	3,61%
Campania	11.755	4,31%	11.623	4,35%	132	2,48%
Puglia	9.982	3,66%	9.920	3,71%	62	1,17%
Marche	8.392	3,08%	8.300	3,10%	92	1,73%
Friuli-Venezia Giulia	6.938	2,54%	6.893	2,58%	45	0,85%
Abruzzo	6.363	2,33%	6.347	2,37%	16	0,30%
Liguria	5.407	1,98%	4.951	1,85%	456	8,58%
Umbria	5.101	1,87%	5.043	1,89%	58	1,09%
Calabria	5.043	1,85%	5.026	1,88%	17	0,32%
Sardegna	4.734	1,74%	4.688	1,75%	46	0,87%
Trentino-Alto Adige	4.000	1,47%	3.903	1,46%	97	1,83%
Basilicata	2.888	1,06%	2.882	1,08%	6	0,11%
Valle d'Aosta	1.322	0,48%	1.322	0,49%	0	0,00%
Molise	200	0,07%	200	0,07%	0	0,00%
Totali	272.659	100,00%	267.347	100,00%	5.312	100,00%

Fonte: dati Mimit

Per l'annualità 2020, la Regione che ha fatto registrare il maggior numero di prenotazioni è stata ancora la Lombardia con 57.220 (20,99%), anche in questo caso, seguita dal Lazio con 36.115 (13,25%). Le prenotazioni attive sono incrementate rispetto all'annualità precedente e il Molise si conferma la Regione con il minor numero di prenotazioni (200) analogamente alla Valle d'Aosta, con 1.322 prenotazioni. La graduatoria generale si mostra analoga anche per la categoria M1, mentre per quanto concerne la categoria dei veicoli Le, il Veneto si posiziona al secondo posto con 1.023 prenotazioni (19,26%) e la Liguria al quarto posto con 456 prenotazioni (8,58%).

Tabella n. 70 Distribuzione fra Regioni dell'importo delle prenotazioni completate e attive anno 2020

Regione	totali	% per regione sul totale generale	M1	% M1 regione sul totale M1	Le	% Le regione sul totale Le
Lombardia	121.935.643,09	23,68%	120.318.750,00	23,70%	1.616.893,09	22,31%
Lazio	75.938.390,67	14,75%	74.297.250,00	14,64%	1.641.140,67	22,64%
Piemonte	53.197.238,08	10,33%	52.939.750,00	10,43%	257.488,08	3,55%
Emilia-Romagna	42.751.825,02	8,30%	42.046.000,00	8,28%	705.825,02	9,74%
Veneto	41.730.398,25	8,10%	40.719.250,00	8,02%	1.011.148,25	13,95%
Toscana	31.164.677,13	6,05%	30.714.750,00	6,05%	449.927,13	6,21%
Sicilia	21.327.471,14	4,14%	21.094.500,00	4,16%	232.971,14	3,21%
Campania	20.335.701,87	3,95%	20.153.500,00	3,97%	182.201,87	2,51%
Puglia	16.025.643,96	3,11%	15.955.000,00	3,14%	70.643,96	0,97%
Friuli-Venezia Giulia	14.202.869,13	2,76%	14.143.750,00	2,79%	59.119,13	0,82%
Marche	14.100.161,07	2,74%	13.989.500,00	2,76%	110.661,07	1,53%
Trentino-Alto Adige	11.091.615,49	2,15%	10.930.000,00	2,15%	161.615,49	2,23%
Abruzzo	10.472.790,67	2,03%	10.449.000,00	2,06%	23.790,67	0,33%
Liguria	9.409.187,21	1,83%	8.847.500,00	1,74%	561.687,21	7,75%
Sardegna	8.431.132,96	1,64%	8.376.000,00	1,65%	55.132,96	0,76%
Umbria	8.301.371,81	1,61%	8.221.750,00	1,62%	79.621,81	1,10%
Calabria	7.625.308,31	1,48%	7.604.000,00	1,50%	21.308,31	0,29%
Basilicata	4.309.477,48	0,84%	4.302.000,00	0,85%	7.477,48	0,10%
Valle d'Aosta	2.183.500,00	0,42%	2.183.500,00	0,43%	0,00	0,00%
Molise	353.250,00	0,07%	353.250,00	0,07%	0,00	0,00%
Totali	514.887.653,34	100,00%	507.639.000,00	100,00%	7.248.653,34	100,00%

Fonte: dati Mimit

Dalla lettura dei dati riportati nella tabella sopra esposta è possibile evincere che la Regione con la quota maggiore di contributi è ancora una volta la Lombardia con 121,9 mln di euro, seguita dal Lazio con 75,9 mln di euro.

Tabella n. 71 Distribuzione fra Regioni del numero delle prenotazioni completate e attive anno 2021

Regione	totali	% per regione sul totale generale	M1 e M1 usato	% M1 regione sul totale M1	N1/N2	%N1/N2 regione sul totale N1/N2	Le	% Le regione sul totale Le
Lombardia	107.624	21,84%	90.375	21,51%	8.783	20,15%	8.466	29,21%
Lazio	57.223	11,61%	49.391	11,76%	4.351	9,98%	3.481	12,01%
Piemonte	46.853	9,51%	39.531	9,41%	5.443	12,49%	1.879	6,48%
Emilia-Romagna	42.361	8,60%	35.336	8,41%	4.830	11,08%	2.195	7,57%
Veneto	40.545	8,23%	34.165	8,13%	3.547	8,14%	2.833	9,77%
Toscana	33.303	6,76%	28.355	6,75%	2.922	6,70%	2.026	6,99%
Campania	26.881	5,46%	22.421	5,34%	3.515	8,06%	945	3,26%
Sicilia	25.351	5,15%	23.101	5,50%	1.144	2,62%	1.106	3,82%
Puglia	21.047	4,27%	18.684	4,45%	1.393	3,20%	970	3,35%
Marche	14.500	2,94%	12.327	2,93%	1.361	3,12%	812	2,80%
Friuli-Venezia Giulia	12.459	2,53%	10.752	2,56%	972	2,23%	735	2,54%
Abruzzo	11.404	2,31%	9.827	2,34%	1.222	2,80%	355	1,22%
Trentino-Alto Adige	10.211	2,07%	7.888	1,88%	1.499	3,44%	824	2,84%
Calabria	9.584	1,95%	8.916	2,12%	439	1,01%	229	0,79%
Sardegna	9.307	1,89%	8.295	1,97%	533	1,22%	479	1,65%
Liguria	8.656	1,76%	7.061	1,68%	576	1,32%	1.019	3,52%
Umbria	8.101	1,64%	7.090	1,69%	571	1,31%	440	1,52%
Basilicata	5.422	1,10%	4.887	1,16%	410	0,94%	125	0,43%
Valle d'Aosta	1.491	0,30%	1.386	0,33%	71	0,16%	34	0,12%
Molise	398	0,08%	355	0,08%	12	0,03%	31	0,11%
Totali	492.721	100,00%	420.143	100,00%	43.594	100,00%	28.984	100,00%

Fonte: dati Mimit

L'annualità 2021 ha fatto registrare il picco più elevato di prenotazioni attive nelle regioni italiane con un totale di 492.721 e, in termini assoluti, la Regione con il minor numero di prenotazioni è stata il Molise con 398 (0,08%), seguita dalla Valle d'Aosta con 1.491 prenotazioni (0,3%). La graduatoria vede ai primi posti sempre le stesse Regioni Lombardia, Lazio, Piemonte, Emilia Romagna e Veneto. Per questa annualità rispetto alle precedenti abbiamo due dati in più quello dei veicoli M1 usati e quello dei veicoli di categoria N1/N2 che hanno beneficiato delle agevolazioni.

La graduatoria generale vale anche per quella relativa alla categoria M1 mentre per quanto concerne la categoria N1/N2, il Piemonte si posiziona al secondo posto con 5.443 prenotazioni (12,49%) e il Lazio scende al quarto posto.

Tabella n. 72 Distribuzione fra Regioni dell'importo delle prenotazioni completate e attive anno 2021

Regione	totali	% per regione sul totale generale	M1 e M1 usato	% M1 regione sul totale M1	N1/N2	%N1/N2 regione sul totale N1/N2	Le	% Le regione sul totale Le
Lombardia	262.632.804,25	24,28%	233.697.000,00	24,22%	16.878.400,00	20,77%	12.057.404,25	34,17%
Lazio	134.555.733,75	12,44%	119.350.500,00	12,37%	10.181.200,00	12,53%	5.024.033,75	14,24%
Piemonte	98.983.845,35	9,15%	87.433.000,00	9,06%	9.320.800,00	11,47%	2.230.045,35	6,32%
Veneto	91.333.176,23	8,44%	81.290.500,00	8,42%	6.937.200,00	8,54%	3.105.476,23	8,80%
Emilia-Romagna	90.920.784,86	8,41%	80.096.000,00	8,30%	8.366.400,00	10,30%	2.458.384,86	6,97%
Toscana	67.415.574,35	6,23%	59.808.500,00	6,20%	5.394.800,00	6,64%	2.212.274,35	6,27%
Campania	54.049.937,10	5,00%	46.514.500,00	4,82%	6.515.200,00	8,02%	1.020.237,10	2,89%
Sicilia	50.534.774,31	4,67%	47.517.000,00	4,92%	1.789.600,00	2,20%	1.228.174,31	3,48%
Puglia	41.738.688,20	3,86%	38.222.000,00	3,96%	2.571.200,00	3,16%	945.488,20	2,68%
Marche	30.164.814,69	2,79%	26.973.000,00	2,80%	2.329.200,00	2,87%	862.614,69	2,44%
Friuli-Venezia Giulia	27.258.902,05	2,52%	24.773.000,00	2,57%	1.782.400,00	2,19%	703.502,05	1,99%
Trentino-Alto Adige	25.354.639,04	2,34%	21.859.500,00	2,27%	2.674.400,00	3,29%	820.739,04	2,33%
Abruzzo	22.898.257,71	2,12%	20.575.000,00	2,13%	2.010.800,00	2,47%	312.457,71	0,89%
Sardegna	17.970.204,48	1,66%	16.620.500,00	1,72%	948.000,00	1,17%	401.704,48	1,14%
Calabria	17.886.721,89	1,65%	16.980.500,00	1,76%	708.800,00	0,87%	197.421,89	0,56%
Liguria	17.467.500,53	1,61%	15.287.500,00	1,58%	1.038.000,00	1,28%	1.142.000,53	3,24%
Umbria	15.733.120,74	1,45%	14.300.000,00	1,48%	1.033.200,00	1,27%	399.920,74	1,13%
Basilicata	10.448.341,08	0,97%	9.696.000,00	1,00%	633.600,00	0,78%	118.741,08	0,34%
Valle d'Aosta	3.580.138,71	0,33%	3.420.500,00	0,35%	131.600,00	0,16%	28.038,71	0,08%
Molise	667.959,02	0,06%	630.000,00	0,07%	16.000,00	0,02%	21.959,02	0,06%
Totali	1.081.595.918,34	100,00%	965.044.500,00	100,00%	81.260.800,00	100,00%	35.290.618,34	100,00%

Fonte: dati Mimit

Per il 2022 il maggior numero di prenotazioni è saldamente ancorato nella Regione Lombardia con 28.297 (20,95%) seguita dal Lazio con 16.462 (12,19%); la Regione con il minor numero di prenotazioni è stata il Molise con 256 (0,19%) preceduta dalla Valle d'Aosta con 330 prenotazioni. Le prime due posizioni in graduatoria generale valgono anche nelle singole categorie. In Liguria, Basilicata e Molise non ci sono state richieste per veicoli N1/N2 e nella Valle d'Aosta non ci sono state richieste per ciclomotori o motocicli.

Tabella n. 73 Distribuzione fra Regioni del numero delle prenotazioni completate e attive anno 2022

Regione	totali	% per regione sul totale generale	M1	% M1 regione sul totale M1	N1/N2	%N1/N2 regione sul totale N1/N2	Le	% Le regione sul totale Le
Lombardia	28.297	20,95%	21.299	19,35%	28	18,79%	6.970	28,03%
Lazio	16.462	12,19%	13.432	12,20%	18	12,08%	3.012	12,11%
Piemonte	12.217	9,04%	11.188	10,17%	11	7,38%	1.018	4,09%
Emilia-Romagna	11.699	8,66%	9.689	8,80%	16	10,74%	1.994	8,02%
Veneto	10.471	7,75%	8.397	7,63%	15	10,07%	2.059	8,28%
Toscana	8.803	6,52%	6.704	6,09%	11	7,38%	2.088	8,40%
Campania	8.374	6,20%	6.909	6,28%	4	2,68%	1.461	5,88%
Sicilia	8.142	6,03%	6.878	6,25%	8	5,37%	1.256	5,05%
Puglia	5.599	4,15%	5.143	4,67%	9	6,04%	447	1,80%
Marche	4.253	3,15%	3.711	3,37%	1	0,67%	541	2,18%
Trentino-Alto Adige	3.177	2,35%	2.175	1,98%	9	6,04%	993	3,99%
Friuli-Venezia Giulia	3.078	2,28%	2.694	2,45%	1	0,67%	383	1,54%
Abruzzo	2.980	2,21%	2.637	2,40%	3	2,01%	340	1,37%
Liguria	2.850	2,11%	1.335	1,21%	0	0,00%	1.515	6,09%
Calabria	2.442	1,81%	2.273	2,07%	1	0,67%	168	0,68%
Sardegna	2.398	1,78%	2.156	1,96%	8	5,37%	234	0,94%
Umbria	2.026	1,50%	1.721	1,56%	3	2,01%	302	1,21%
Basilicata	1.217	0,90%	1.160	1,05%	0	0,00%	57	0,23%
Valle d'Aosta	330	0,24%	327	0,30%	3	2,01%	0	0,00%
Molise	256	0,19%	228	0,21%	0	0,00%	28	0,11%
Totali	135.071	100,00%	110.056	100,00%	149	100,00%	24.866	100,00%

Fonte: dati Mimit

Osservando l'importo delle prenotazioni totali per il 2022 emerge chiaramente che rispetto al valore complessivo pari a 291 mln di euro la quota della Regione Lombardia, pari a 60,15 mln, rappresenta circa il 20 per cento dell'importo nazionale e che 248,5 mln di euro costituiscono la quota destinata ai veicoli di categoria M1 e 41,6 mln sono stati destinati ai veicoli della categoria Le, anche in questo caso assegnati principalmente alla Lombardia, per circa 7 mln di euro.

Tabella n. 74 Distribuzione fra Regioni dell'importo delle prenotazioni completate e attive 2022

Ecobonus - Importo contributi su prenotazioni completate e attive 2020								
Regione	totali	% per regione sul totale generale	M1	% M1 regione sul totale M1	N1/N2	%N1/N2 regione sul totale N1/N2	Le	% Le regione sul totale Le
Lombardia	60.151.482,50	20,67%	48.414.500,00	19,48%	168.000,00	18,79%	11.568.982,50	27,80%
Lazio	36.551.738,91	12,56%	30.599.500,00	12,31%	108.000,00	12,08%	5.844.238,91	14,05%
Piemonte	24.307.845,06	8,35%	22.459.000,00	9,04%	66.000,00	7,38%	1.782.845,06	4,28%
Emilia-Romagna	25.124.792,81	8,63%	21.208.000,00	8,53%	96.000,00	10,74%	3.820.792,81	9,18%
Veneto	23.976.901,49	8,24%	20.373.000,00	8,20%	90.000,00	10,07%	3.513.901,49	8,45%
Toscana	18.746.069,39	6,44%	15.404.500,00	6,20%	66.000,00	7,38%	3.275.569,39	7,87%
Campania	17.067.165,18	5,86%	14.694.000,00	5,91%	24.000,00	2,68%	2.349.165,18	5,65%
Sicilia	18.272.921,66	6,28%	16.136.000,00	6,49%	48.000,00	5,37%	2.088.921,66	5,02%
Puglia	12.386.551,88	4,26%	11.578.500,00	4,66%	54.000,00	6,04%	754.051,88	1,81%
Marche	9.422.226,26	3,24%	8.482.500,00	3,41%	6.000,00	0,67%	933.726,26	2,24%
Friuli-Venezia Giulia	7.203.732,90	2,48%	6.529.500,00	2,63%	6.000,00	0,67%	668.232,90	1,61%
Trentino-Alto Adige	7.031.677,04	2,42%	5.775.000,00	2,32%	54.000,00	6,04%	1.202.677,04	2,89%
Abruzzo	6.688.113,56	2,30%	6.143.000,00	2,47%	18.000,00	2,01%	527.113,56	1,27%
Liguria	5.058.360,22	1,74%	3.027.000,00	1,22%		0,00%	2.031.360,22	4,88%
Sardegna	5.366.013,11	1,84%	4.944.000,00	1,99%	48.000,00	5,37%	374.013,11	0,90%
Calabria	5.330.800,22	1,83%	5.041.500,00	2,03%	6.000,00	0,67%	283.300,22	0,68%
Umbria	4.352.102,53	1,50%	3.864.500,00	1,56%	18.000,00	2,01%	469.602,53	1,13%
Basilicata	2.647.131,85	0,91%	2.564.000,00	1,03%		0,00%	83.131,85	0,20%
Valle d'Aosta	800.000,00	0,27%	782.000,00	0,31%	18.000,00	2,01%	0,00	0,00%
Molise	516.207,52	0,18%	479.500,00	0,19%		0,00%	36.707,52	0,09%
Totali	291.001.834,09	100,00%	248.499.500,00	100,00%	894.000,00	100,00%	41.608.334,09	100,00%

Fonte: dati Mimit

Nel 2023 la graduatoria nella distribuzione fra Regioni di prenotazioni completate e attive e delle relative risorse vede confermata la prima posizione per la Lombardia, con 30.737 prenotazioni, seguita dal Lazio, con 16.109, e dal Piemonte con 13.914 prenotazioni.

Tabella n. 75 Distribuzione fra Regioni del numero delle prenotazioni completate e attive anno 2023

Regione	Totali	% per regione sul totale generale	M1	% M1 regione sul totale M1	N1/N2	%N1/N2 regione sul totale N1/N2	Le	% Le regione sul totale Le
Abruzzo	2.870	2,13%	2.560	2,18%	2	1,05%	308	1,80%
Basilicata	1.126	0,84%	1.101	0,94%	0		25	0,15%
Calabria	2.625	1,95%	2.444	2,08%	0		181	1,06%
Campania	7.957	5,91%	6.820	5,82%	14	7,37%	1.123	6,57%
Emilia-Romagna	10.092	7,50%	9.159	7,81%	7	3,68%	926	5,42%
Friuli-Venezia Giulia	2.933	2,18%	2.553	2,18%	13	6,84%	367	2,15%
Lazio	16.109	11,97%	13.831	11,80%	13	6,84%	2.265	13,25%
Liguria	2.662	1,98%	1.846	1,57%	2	1,05%	814	4,76%
Lombardia	30.737	22,85%	26.349	22,47%	26	13,68%	4.362	25,51%
Marche	4.229	3,14%	3.898	3,32%	3	1,58%	328	1,92%
Molise	200	0,15%	175	0,15%	0		25	0,15%
Piemonte	13.914	10,34%	12.845	10,96%	28	14,74%	1.041	6,09%
Puglia	5.761	4,28%	5.396	4,60%	31	16,32%	334	1,95%
Sardegna	2.176	1,62%	1.946	1,66%	3	1,58%	227	1,33%
Sicilia	7.927	5,89%	6.839	5,83%	9	4,74%	1.079	6,31%
Toscana	8.334	6,19%	7.040	6,00%	9	4,74%	1.285	7,52%
Trentino-Alto Adige	2.514	1,87%	1.734	1,48%	11	5,79%	769	4,50%
Umbria	1.918	1,43%	1.724	1,47%	3	1,58%	191	1,12%
Valle d'Aosta	286	0,21%	285	0,24%	1	0,53%	0	
Veneto	10.169	7,56%	8.707	7,43%	15	7,89%	1.447	8,46%
Totali	134.539	100,00%	117.252	100,00%	190	100,00%	17.097	100,00%

Fonte: dati Mimit

In termini assoluti la graduatoria vede prenotazioni per la Lombardia pari a 73,35 mln di euro seguita dai 34,65 mln del Lazio e dai 25,6 mln del Piemonte, che si colloca in seconda posizione nelle prenotazioni per l'acquisto di veicoli delle categorie N1 e N2. In Basilicata, Calabria e Molise non ci sono state richieste per veicoli N1/N2 e nella Valle d'Aosta non ci sono state richieste per ciclomotori o motocicli.

Tabella n. 76 Distribuzione fra Regioni dell'importo delle prenotazioni completate e attive anno 2023

Regione	totali	% per regione sul totale generale	M1	% M1 regione sul totale M1	N1/N2	%N1/N2 regione sul totale N1/N2	Le	% Le regione sul totale Le
Abruzzo	6.301.920,42	2,16%	5.679.500,00	2,18%	12.000,00	1,05%	610.420,42	1,96%
Basilicata	2.441.402,19	0,84%	2.401.500,00	0,92%	0,00		39.902,19	0,13%
Calabria	5.654.155,68	1,93%	5.256.500,00	2,02%	0,00		397.655,68	1,27%
Campania	16.153.266,93	5,53%	14.068.000,00	5,41%	78.000,00	6,79%	2.007.266,93	6,44%
Emilia-Romagna	21.744.996,54	7,44%	20.098.000,00	7,73%	42.000,00	3,66%	1.604.996,54	5,15%
Friuli-Venezia Giulia	6.714.337,53	2,30%	5.775.500,00	2,22%	78.000,00	6,79%	860.837,53	2,76%
Lazio	34.650.983,92	11,85%	29.646.500,00	11,40%	78.000,00	6,79%	4.926.483,92	15,80%
Liguria	5.199.409,70	1,78%	3.993.500,00	1,54%	12.000,00	1,05%	1.193.909,70	3,83%
Lombardia	73.356.114,31	25,09%	65.525.000,00	25,20%	168.000,00	14,63%	7.663.114,31	24,57%
Marche	9.178.203,13	3,14%	8.555.000,00	3,29%	24.000,00	2,09%	599.203,13	1,92%
Molise	445.324,77	0,15%	402.500,00	0,15%	0,00		42.824,77	0,14%
Piemonte	25.589.758,09	8,75%	23.309.000,00	8,96%	166.000,00	14,46%	2.114.758,09	6,78%
Puglia	12.408.176,94	4,24%	11.666.500,00	4,49%	186.000,00	16,20%	555.676,94	1,78%
Sardegna	4.758.623,69	1,63%	4.325.000,00	1,66%	18.000,00	1,57%	415.623,69	1,33%
Sicilia	17.554.583,51	6,00%	15.352.000,00	5,90%	52.000,00	4,53%	2.150.583,51	6,90%
Toscana	17.760.001,36	6,07%	15.566.000,00	5,99%	54.000,00	4,70%	2.140.001,36	6,86%
Trentino Alto Adige	5.511.443,21	1,89%	4.303.500,00	1,66%	66.000,00	5,75%	1.141.943,21	3,66%
Umbria	4.151.408,21	1,42%	3.810.500,00	1,47%	18.000,00	1,57%	322.908,21	1,04%
Valle d'Aosta	602.500,00	0,21%	596.500,00	0,23%	6.000,00	0,52%	0,00	
Veneto	22.172.498,00	7,58%	19.681.000,00	7,57%	90.000,00	7,84%	2.401.498,00	7,70%
Totali	292.349.108,13	100,00%	260.011.500,00	100,00%	1.148.000,00	100,00%	31.189.608,13	100,00%

Fonte: dati Mimit

Nel 2024 la Regione con il maggior numero di prenotazioni completate e attive si conferma la Lombardia con 60.265 (19,89%) seguita dal Lazio con 38.927 (12,85%).

Tale situazione è analoga anche con riferimento alle specifiche categorie di veicoli, ad eccezione di quella relativa ai veicoli M1 *retrofit*, per la quale il primato delle prenotazioni spetta alla Regione Lazio, con 2.537 (24,20%), seguita dalla Campania, con 1.845 prenotazioni (17,60%), mentre il fanalino di coda è la Valle d'Aosta, con 5 prenotazioni, preceduta dal Trentino A.A. con 14 prenotazioni (0,13%)

Tabella n. 77 Distribuzione fra Regioni del numero delle prenotazioni completate e attive anno 2024

Regione	totali	% per regione sul totale generale	M1	% M1 regione sul totale M1	N1/N2	%N1/N2 regione sul totale N1/N2	Le	% Le regione sul totale Le	M1 usato	% M1 usato regione sul totale M1 usato	M1 retrofit	% M1 retrofit regione sul totale M1 retrofit
Lombardia	60.265	19,89%	47.893	19,17%	1.464	20,84%	8.781	33,23%	1.466	15,78%	661	6,30%
Lazio	38.927	12,85%	32.130	12,86%	696	9,91%	2.466	9,33%	1.098	11,82%	2.537	24,20%
Piemonte	29.844	9,85%	22.335	8,94%	551	7,84%	5.112	19,35%	658	7,08%	1.188	11,33%
Emilia-Romagna	24.392	8,05%	20.425	8,18%	764	10,88%	1.292	4,89%	1.133	12,19%	778	7,42%
Toscana	21.322	7,04%	18.405	7,37%	459	6,53%	1.241	4,70%	731	7,87%	486	4,64%
Veneto	20.834	6,88%	17.289	6,92%	788	11,22%	1.301	4,92%	763	8,21%	693	6,61%
Sicilia	19.952	6,58%	17.521	7,01%	245	3,49%	1.369	5,18%	420	4,52%	397	3,79%
Campania	17.681	5,84%	13.766	5,51%	391	5,57%	1.266	4,79%	413	4,45%	1.845	17,60%
Puglia	13.347	4,40%	11.654	4,67%	243	3,46%	455	1,72%	650	7,00%	345	3,29%
Marche	9.789	3,23%	8.317	3,33%	157	2,24%	399	1,51%	518	5,58%	398	3,80%
Abruzzo	7.227	2,39%	5.983	2,40%	233	3,32%	369	1,40%	171	1,84%	471	4,49%
Friuli-Venezia Giulia	7.112	2,35%	6.433	2,58%	166	2,36%	264	1,00%	205	2,21%	44	0,42%
Calabria	7.011	2,31%	6.361	2,55%	87	1,24%	296	1,12%	183	1,97%	84	0,80%
Trentino-Alto Adige	6.260	2,07%	4.886	1,96%	329	4,68%	776	2,94%	255	2,74%	14	0,13%
Sardegna	5.665	1,87%	5.121	2,05%	95	1,35%	222	0,84%	201	2,16%	26	0,25%
Umbria	5.379	1,78%	4.458	1,78%	217	3,09%	180	0,68%	227	2,44%	297	2,83%
Liguria	3.934	1,30%	3.073	1,23%	86	1,22%	547	2,07%	107	1,15%	121	1,15%
Basilicata	2.784	0,92%	2.579	1,03%	42	0,60%	49	0,19%	59	0,64%	55	0,52%
Valle d'Aosta	663	0,22%	621	0,25%	5	0,07%	10	0,04%	22	0,24%	5	0,05%
Molise	617	0,20%	533	0,21%	6	0,09%	28	0,11%	11	0,12%	39	0,37%
Totali	303.005	100,00%	249.783	100,00%	7.024	100,00%	26.423	100,00%	9.291	100,00%	10.484	100,00%

Fonte: dati Mimit

La gestione delle agevolazioni nel corso del 2024 ha visto la distribuzione fra le Regioni italiane di 780,45 mln di euro con una netta prevalenza della Regione Lombardia, che ha fatto registrare prenotazioni per complessivi 167,8 mln di euro (21,5 % del totale generale), rispetto alle altre, che seguono a notevole distanza, *in primis*, il Lazio con 98,4 mln di euro (12,6 % del totale generale), il Piemonte con 75,7 mln di euro (9,7 % del totale generale) e l'Emilia Romagna con 64,3 mln di euro (8,2% del totale generale). Come confermato anche in altre rappresentazioni dei dati della gestione considerata, anche in questo caso, appare evidente come siano stati i veicoli della categoria M1 a far registrare la quantità più rilevante di risorse prenotate, pari a 668,85 mln di euro. La seconda categoria di veicoli beneficiati dagli incentivi in termini di prenotazioni è quella dei motocicli elettrici con 54,56 mln di euro, con un'inversione dell'ordine della ideale graduatoria fra Lazio e Piemonte in quanto è proprio quest'ultima Regione che si è collocata al secondo posto con 11,9 mln di prenotazioni.

Tabella n. 78 Distribuzione fra Regioni dell'importo delle prenotazioni completate e attive anno 2024

Regione	Totali	% per regione sul totale generale	M1	% M1 regione sul totale M1	N1/N2	%N1/N2 regione sul totale N1/N2	Le	% Le regione sul totale Le	M1 usato	% M1 usato regione sul totale M1 usato	M1 retrofit	% M1 retrofit regione sul totale M1 retrofit
Lombardia	167.788.804	21,5%	140.522.625	21,0%	6.418.600	18,7%	17.651.179,21	32,4%	2.932.000	15,8%	264.400	6,3%
Lazio	98.398.785	12,6%	85.504.625	12,8%	4.198.400	12,3%	5.484.560,19	10,1%	2.196.000	11,8%	1.015.200	24,2%
Piemonte	75.770.265	9,7%	59.612.000	8,9%	2.451.700	7,2%	11.915.364,96	21,8%	1.316.000	7,1%	475.200	11,3%
Emilia-Romagna	64.306.945	8,2%	54.943.375	8,2%	4.010.500	11,7%	2.774.670,09	5,1%	2.266.000	12,2%	312.400	7,4%
Veneto	49.939.460	6,4%	43.029.375	6,4%	2.933.100	8,6%	2.172.585,11	4,0%	1.526.000	8,2%	278.400	6,6%
Toscana	50.341.455	6,5%	44.150.625	6,6%	2.096.500	6,1%	2.435.130,36	4,5%	1.462.000	7,9%	197.200	4,7%
Campania	42.402.092	5,4%	35.744.375	5,3%	2.678.000	7,8%	2.415.717,15	4,4%	826.000	4,4%	738.000	17,6%
Sicilia	52.339.248	6,7%	47.500.125	7,1%	836.000	2,4%	3.003.923,43	5,5%	840.000	4,5%	159.200	3,8%
Puglia	34.962.695	4,5%	31.616.000	4,7%	1.041.500	3,0%	867.195,34	1,6%	1.300.000	7,0%	138.000	3,3%
Marche	24.177.423	3,1%	21.691.375	3,2%	490.500	1,4%	799.147,96	1,5%	1.036.000	5,6%	160.400	3,8%
Friuli-V. Giulia	18.159.059	2,3%	16.579.500	2,5%	544.000	1,6%	607.958,55	1,1%	410.000	2,2%	17.600	0,4%
Abruzzo	19.154.298	2,5%	16.399.000	2,5%	1.516.500	4,4%	707.998,25	1,3%	342.000	1,8%	188.800	4,5%
Calabria	18.052.822	2,3%	16.634.625	2,5%	293.500	0,9%	725.097,19	1,3%	366.000	2,0%	33.600	0,8%
Sardegna	13.065.118	1,7%	11.894.875	1,8%	375.500	1,1%	382.342,62	0,7%	402.000	2,2%	10.400	0,2%
Trentino-Adige	19.267.749	2,5%	15.586.125	2,3%	1.896.000	5,5%	1.270.024,14	2,3%	510.000	2,7%	5.600	0,1%
Umbria	14.043.136	1,8%	11.076.375	1,7%	1.994.000	5,8%	399.560,98	0,7%	454.000	2,4%	119.200	2,8%
Liguria	8.105.874	1,0%	6.712.875	1,0%	334.500	1,0%	796.099,30	1,5%	214.000	1,2%	48.400	1,2%
Basilicata	6.855.873	0,9%	6.512.625	1,0%	115.000	0,3%	88.247,92	0,2%	118.000	0,6%	22.000	0,5%
Valle d'Aosta	1.960.752	0,3%	1.881.875	0,3%	17.500	0,1%	15.376,83	0,0%	44.000	0,2%	2.000	0,0%
Molise	1.360.076	0,2%	1.258.500	0,2%	15.000	0,0%	48.975,86	0,1%	22.000	0,1%	15.600	0,4%
Totale	780.451.930	100%	668.850.875	100%	34.256.300	100%	54.561.155,44	100%	18.582.000	100%	4.201.600	100%

Fonte: dati Mimit

Tabella n. 79 Distribuzione fra Regioni del numero e dell'importo delle prenotazioni completate e attive anno 2025

Regione	N. prenotazioni		Contributi erogati*	
	Le	% Le regione sul totale Le	Le	% Le regione sul totale Le
Lombardia	4.563	31,8%	8.782.113,67	29,4%
Piemonte	2.744	19,1%	6.167.716,80	20,7%
Lazio	1.713	11,9%	3.820.707,42	12,8%
Sicilia	1.109	7,7%	2.518.180,79	8,4%
Veneto	767	5,3%	1.695.615,88	5,7%
Toscana	670	4,7%	1.363.644,88	4,6%
Campania	544	3,8%	987.362,02	3,3%
Emilia-Romagna	522	3,6%	1.127.171,74	3,8%
Trentino-Alto Adige	512	3,6%	880.080,65	2,9%
Liguria	239	1,7%	300.350,41	1,0%
Marche	199	1,4%	439.050,78	1,5%
Umbria	156	1,1%	433.814,91	1,5%
Puglia	150	1,0%	347.711,80	1,2%
Abruzzo	123	0,9%	276.667,62	0,9%
Calabria	114	0,8%	265.896,01	0,9%
Basilicata	100	0,7%	273.542,83	0,9%
Sardegna	82	0,6%	90.021,15	0,3%
Friuli-Venezia Giulia	40	0,3%	75.790,11	0,3%
Molise	2	0,0%	1.555,83	0,0%
Valle d'Aosta	1	0,0%	3.000,00	0,0%
Totale	14.350	100%	29.849.995,30	100%

Fonte: dati Mimit

La distribuzione delle prenotazioni per il 2025 riguarda la categoria dei motocicli elettrici, con contributi erogati per complessivi 28,85 mln di euro a fronte di 14.350 prenotazioni a livello nazionale e si conferma per la tipologia di veicolo incentivato la graduatoria relativa all'anno precedente che vede al primo posto saldamente la Lombardia (8,78 mln), seguita dal Piemonte (6,16 mln) e dal Lazio.

Nella tabella successiva i dati relativi ai contributi prenotati della prima colonna sono tratti dai totali delle tabelle sul dettaglio mensile dei contributi, mentre la seconda colonna riporta i totali degli importi sulle prenotazioni di cui alle tabelle di distribuzione geografica. I dati messi a confronto evidenziano una differenza di valore contenuto per tutte le annualità fatta

eccezione per il 2025 e di segno per lo più positivo; negativo solo per il 2024 e per il 2022 che non appare di facile spiegazione alla luce della gestione esaminata.

Tabella n. 80 Confronto dettaglio contributi con dati distribuzione geografica delle prenotazioni completate e attive

Anno	Dettaglio contributi prenotati	Importi desunti dalla distribuzione geografica delle prenotazioni	Differenza
2019	47.830.628,44	47.861.609,59	30.981,15
2020	514.879.307,44	514.887.653,34	8.345,90
2021	1.081.573.918,34	1.081.595.918,34	22.000,00
2022	291.011.610,67	291.001.834,09	-9.776,58
2023	292.349.108,13	292.349.108,13	0,00
2024	780.529.663,85	780.451.930,44	-77.733,41
2025	29.849.995,30	29.849.995,30	0,00
Totali	3.038.024.232,17	3.037.998.049,23	-26.182,94

Fonte: Elaborazioni Cdc su dati Mimit

4.4 Le attività di verifica e controllo delle prenotazioni effettuate per gli incentivi.

In forza delle Convenzioni sottoscritte con Invitalia, l'Amministrazione ha condotto attività di verifica a campione dei contributi erogati nelle diverse annualità come ricostruito nella tabella di seguito esposta.

Tabella n. 81 Lo stato delle verifiche a campione sulle prenotazioni anni 2019-2025

anno	venditori registrati	Veicoli nuovi immatricolati che hanno beneficiato degli incentivi***	richieste di agevolazione (dati al 3.11.2025) ****		verifiche a campione (sul 5% prenotazioni completate)				
			veicoli incentivati	prenotazioni completate al 3.11.2025	Verifiche totali	Verifiche in corso	Rigettata	Rinunciate	Verifiche con esito positivo
2019	n.4.830 concessionari accreditati, di cui 4.327 hanno inserito almeno 1 prenotazione, n. 1.184 installatori accreditati, di cui 866 hanno inserito almeno 1 prenotazione	13.164	13.164	13.202	681	0	38	131	643
2020		272.660	272.660	272.874	13.628	0	214	269	13.414
2021*		475.313	489.750	490.199	24.358	0	449	287	23.909
2022		135.075	135.075	135.242	6.774	0	170	53	6.604
2023		134.539	134.539	134.702	6.721	0	163	34	6.558
2024**		292.290	301.566	302.666	15.513	932	168	96	14.413
2025**		10.246	10.246	10.495	514	213	1	4	300
Totali		1.333.287	1.357.000	1.359.380	68.189	1.145	1.203	874	65.841

Fonte: Corte dei conti su dati Mimit

Le prenotazioni si riferiscono a tutte le categorie di veicoli incentivati, esclusa quella dei veicoli M1 usato, e risultano incluse anche quelle completate e i relativi controlli sui residui di stanziamento di lett. f) per gli esercizi 2019 e 2020, disponibili nel 2021. Nella colonna "Prenotazioni completate al 13 ottobre 2025 sono incluse tutte le prenotazioni validate dal sistema, verificate, rigettate, oltre alle verifiche in corso e quelle completate alla suddetta data che, al momento della visura non risultavano ancora campionate, mentre la colonna "Veicoli incentivati" comprende le prenotazioni verificate con esito positivo e validate da sistema.

Le attività di verifica hanno avuto a riferimento un numero complessivo di concessionari accreditati, in forza della procedura di cui all'art. 6 del d.p.c.m. 20 marzo 2019, che si sono registrati sul sistema informativo, pari a 4.830. Di questi 4.327 hanno inserito almeno una prenotazione a seguito dell'avvenuto accreditamento nel suddetto sistema, con la comunicazione dei dati della targa del veicolo. Gli installatori accreditati a sistema sono stati 1.184, di cui 866 hanno inserito almeno una prenotazione.

Dalla lettura dei dati riportati, emerge che sono in totale 1.333.287 i veicoli nuovi immatricolati che hanno beneficiato degli incentivi e che le richieste di agevolazione, con prenotazioni completate nel periodo considerato dall'analisi effettuata, sono state pari a 1.359.380. A fronte dei citati numeri, le verifiche totali effettuate da Invitalia nelle attività dedotte in convenzione sono state pari a 68.189 e di queste 65.841 hanno avuto esito positivo. La differenza comprende tanto le verifiche in corso al momento dell'analisi, che assommavano a 1145 quanto quelle rigettate sono state pari a 1.203 con 874 rinunce in corso di istruttoria.

Al riguardo, deve precisarsi, altresì, che le verifiche a campione su prenotazioni completate sono state effettuate il primo giorno del mese successivo al completamento, ciò allo scopo di consentire il conseguimento del 5 per cento delle prenotazioni prescritto dalle norme.

Le erogazioni dei contributi connessi alle prenotazioni effettuate e completate sono state oggetto di attività di *help desk* da parte di Invitalia secondo quanto stabilito nella Convenzione con il Ministero ed aggiornata in più occasioni.

Invitalia ha condotto negli anni oggetto di indagine (2019-2025 fino a settembre) 68.189 verifiche delle quali 65.841 con esito positivo, a fronte di 1.145 verifiche ancora in corso di esecuzione. Il dato che rileva dall'anzidetta analisi è quello relativo alle istanze rigettate che sono state pari a 1.203, alle quali si sono accompagnate 864 rinunce in autonomia da parte dei richiedenti. Sullo specifico punto sono stati forniti ulteriori chiarimenti e precisazioni che hanno chiarito le casistiche di rigetto delle istanze a seguito dell'istruttoria condotta, riferite, fra l'altro, alla: mancanza di documentazione, quale il certificato di proprietà, il libretto di circolazione del veicolo rottamato, la dichiarazione di mantenimento in proprietà da uno o due anni da parte del soggetto beneficiario degli incentivi, atto di acquisto e fattura e mancanza di corrispondenza fra il soggetto titolare del veicolo rottamato e soggetto beneficiario.

Per quanto riguarda le attività di *help desk* svolte da Invitalia nell'ambito dei servizi a misura per le annualità considerate si registrano un totale di 140.874 pratiche delle quali 71.478 espletate attraverso il canale telefonico e 69.396 attraverso le schede di contatto.

Tabella n. 82 – Attività di help desk svolta da Invitalia anni 2019-2025

Anno	Schede contatto	Canale telefonico	Totale
2019	4.126	3.575	7.701
2020	10.644	16.832	27.476
2021	21.270	20.517	41.787
2022	11.277	9.356	20.633
2023	6.312	5.499	11.811
2024	13.087	13.303	26.390
2025	2.680	2.396	5.076
Totali	69.396	71.478	140.874

Fonte: Corte dei conti su dati Mimit

Come precisato dall'Amministrazione, tramite le attività di monitoraggio condotte sono emerse situazioni di concentrazione di prenotazioni da parte degli stessi concessionari accreditati, circostanza che ha reso necessario avviare dei monitoraggi più specifici per approfondire tali criticità con lo scopo di prevenire ed arginare eventuali truffe o irregolarità nella percezione delle agevolazioni.

I controlli sono stati effettuati tramite Pec di diffida preventiva²², con lo scopo di richiedere elementi per la prenotazione richiesti dalle norme ed in caso di mancata risposta le richieste sono state annullate per rimettere a disposizione le risorse recuperate. Le diffide sono partite solo dopo l'inutile espletamento dell'istruttoria con il coinvolgimento dei concessionari, che hanno trasmesso le controdeduzioni alle richieste formulate entro il termine di 10 giorni. I controlli effettuati hanno riguardato, fra l'altro, le persone fisiche, il cui CF risultava indicato in più prenotazioni come pure le imprese e le società di noleggio la cui partita Iva risultava indicata in più prenotazioni, e sono consistiti nella richiesta dei contratti di acquisto e delle copie dei versamenti effettuati a titolo di acconto.

Nella tabella sotto riportata vengono esposti i valori relativi allo stato dei controlli e delle diffide conseguenti ai controlli, che mostrano un numero complessivo di prenotazioni annullate, pari a 24.434, a fronte delle 47.230 prenotazioni oggetto di diffida. Le risorse che risultano in procedura di recupero a seguito dell'annullamento delle prenotazioni diffidate ammontano a complessivi 107,86 mln di euro.

²² La check list di controlli effettuati da Invitalia per la gestione delle pratiche Ecobonus hanno riguardato fra l'altro la rispondenza fra: a. documenti caricati e richiesti; b. targa del veicolo inserita sulla Piattaforma e presente nel Certificato di proprietà; c. intestatario veicolo agevolato e riportato nella carta di circolazione del veicolo rottamato; d. prezzo finale e contributo statale; e. targa veicolo rottamato e quella riportata nel certificato di radiazione dal PRA; f. stato di famiglia; g. emissioni CO2 veicolo rottamato indicato sulla Piattaforma e quanto riportato nella carta di circolazione.

Tabella n. 83 Lo stato dei controlli e delle diffide preventive su CF/PI

Controlli CF/PIVA Multipli	N. PEC inviate	Totale prenotazioni diffidate	n. prenotazioni sanate	n. prenotazioni annullate	Importo risorse recuperate da prenotazioni annullate*
Fondi 2022	73	2.694	19	2.675	5.000.464
Fondi 2024 (Gennaio - luglio)	999	24.343	10.633	13.710	69.925.531
Fondi 2024 (Agosto- dicembre)	630	13.015	7.600	5.415	26.707.957
Fondi 2025	261	7.178	4.544	2.634	6.231.585
Totali	1.963	47.230	22.796	24.434	107.865.537

Fonte: Corte dei conti su dati Mimit

La tabella sopra esposta rappresenta la situazione dei controlli effettuati, ripartiti in base alle risorse dei fondi 2022, 2024 e 2025 e rispetto al numero di prenotazioni diffidate che sono andate, via via, incrementandosi nel tempo e sono passate da 2.694 a 24.343. Esse sono riferite ai controlli effettuati sui fondi 2024, mesi Gennaio-Luglio, e rappresentano il livello numericamente più elevato di diffide su prenotazioni. Anche in termini di esiti, il suddetto arco temporale rappresenta il periodo che ha fatto registrare l'ammontare più elevato di prenotazioni annullate (13.710), a fronte del totale complessivo (24.434), nonché del totale delle prenotazioni sanate, pari a 22.796, che rappresentano il 48 per cento del totale delle prenotazioni oggetto di diffida.

Le risorse recuperate in relazione ai controlli effettuati su Codice fiscale e P.IVA non fanno riferimento a crediti d'imposta "erogati" e poi recuperati, ma a contributi prenotati in fase antecedente al completamento della prenotazione, e, quindi, prima della trasmissione del relativo credito d'imposta nel cassetto fiscale del costruttore/importatore. Le anzidette risorse ammontanti a complessivi 107,86 mln di euro, sono state liberate a seguito di annullamento delle prenotazioni derivante da diffide trasmesse ai concessionari.

4.5 Le attività di monitoraggio delle ricadute degli incentivi alla mobilità sostenibile gestiti negli anni 2019-2025.

Per quanto riguarda le attività di monitoraggio sulle ricadute prodotte dall'applicazione degli incentivi per la mobilità sostenibile in esame, occorre premettere che, alla luce delle previsioni contenute nel c. 1047 dell'art. 1 l.b. del 2019, l'Amministrazione è stata chiamata a istituire un sistema permanente di monitoraggio anche con il supporto delle informazioni fornite dal Mit. Dagli elementi informativi acquisiti nel corso dell'istruttoria è emerso che le attività di monitoraggio sono state svolte dal Ministero tramite Invitalia che ha elaborato negli anni, con cadenza quadrimestrale, statistiche per tenere costantemente sotto osservazione il tiraggio e l'efficacia della misura, nonché il livello delle emissioni sulla base del tipo di motorizzazione dei veicoli incentivati. Tali risultanze sono state messe a disposizione anche del pubblico attraverso il sito istituzionale, che dedica una specifica sezione all'Ecobonus, attualmente dedicata agli incentivi a favore dei veicoli di categoria Le, incentivati nel 2026.

I monitoraggi effettuati da Invitalia hanno riguardato, come precisato nel precedente paragrafo, principalmente aspetti di carattere gestionale che possono rivestire un ruolo

importante nell'assunzione delle decisioni da parte dell'Amministrazione, ai fini della modifica degli obiettivi precedentemente assunti e all'individuazione delle modalità con le quali perseguire tali obiettivi.

Per le scelte di tipo strategico è stato istituito un Tavolo tecnico con lo scopo di coinvolgere anche gli stakeholder nella definizione delle politiche di settore incluse nell'ambito del processo di decarbonizzazione in atto, che vede il nostro Paese coinvolto nel rispetto degli obiettivi definiti a livello europeo e mondiale. Nell'incontro tenutosi a marzo 2025, alla presenza dei rappresentanti regionali e delle categorie di settore, avente ad oggetto la riforma delle politiche europee per l'*Automotive*, è stata adottata la decisione di non proseguire con il rinnovo dell'Ecobonus, dirigendo l'attenzione sul Gruppo Stellantis, con investimenti per assicurare la continuità produttiva e tutelare i livelli occupazionali.

Ancora in tema di monitoraggio delle ricadute prodotte dalla misura osservata, deve precisarsi che l'Amministrazione ha commissionato al Politecnico di Milano nel 2021 uno specifico studio che ha avuto ad oggetto la gestione del mercato delle automobili in un momento precedente all'istituzione (stabilizzazione) del Fondo Automotive intervenuta nel 2022.

Il citato studio fornisce spunti interessanti relativi agli orientamenti dell'utenza sul mercato automobilistico in quel momento ma validi anche *pro futuro*. Il campione monitorato è costituito da soggetti di età compresa fra i 26 ed i 64 anni, residenti su tutto il territorio nazionale, con una percentuale più elevata di soggetti residenti nelle regioni del Sud Italia e con un *focus* specifico sulle città con il maggior numero di abitanti, ovvero Roma, Milano, Napoli e Torino. Il 95 per cento del campione è risultato in possesso di un'autovettura a benzina o diesel e solo un 2 per cento titolare di un veicolo elettrico. Dalle interviste, effettuate attraverso la compilazione di un questionario, è emerso che fra le motivazioni principali che sono state alla base della scelta di acquisto di un veicolo nuovo, espresse dagli intervistati, vi è il fattore costo seguito dal fattore sicurezza. Il 32 per cento degli intervistati ha affermato di aver acquistato un veicolo negli ultimi due anni e la maggior parte di aver scelto un veicolo del segmento di mercato "utilitarie", mentre un 20 per cento del campione ha dichiarato di non aver acquistato veicoli negli ultimi due anni e di non avere intenzione di farlo, dimostrando in tal modo la complessiva propensione marginale all'acquisto da parte del campione monitorato. Altro dato interessante emerso dallo studio è quello relativo alla mancata conoscenza del livello di emissioni CO₂ del proprio veicolo, nonché alla lamentata carenza di strutture di ricarica pubbliche per i veicoli elettrici aventi un'autonomia (all'epoca dello studio) piuttosto limitata. Di qui, le istanze emergenti dal campione di utenti monitorato di implementazione delle infrastrutture di ricarica nei centri abitati ma anche e, soprattutto, fuori dalle città, oltre che di incentivazione all'acquisto di veicoli come quelli elettrici, caratterizzati da prezzi molto elevati, sia attraverso la scontistica sui prezzi di listino, sia attraverso misure di accompagnamento, quali l'esenzione dal pagamento del bollo, i parcheggi gratuiti sulle strisce blu e l'ingresso nelle zone ZTL dei centri urbani.

Non particolarmente positive appaiono le risultanze in ordine alle modalità con le quali i soggetti intervistati sono venuti a conoscenza dell'Ecobonus, avendo gli stessi dichiarato di essere stati informati degli incentivi solo attraverso la televisione o i social network; il che dimostra quanto poco pervasiva sia stata la comunicazione istituzionale sul punto. Hanno costituito ulteriore limite all'utilizzo degli incentivi anche la mancanza di veicoli da rottamare e l'assenza di fondi per l'incentivazione nel momento della richiesta.

Quel che si osserva, conclusivamente, è che non sono più stati commissionati ulteriori studi né del genere appena illustrato e neppure della tipologia che sarebbe stata, in effetti, utile per comprendere le ricadute in termini anche di impatto ambientale delle misure poste in essere.

CAPITOLO V

CONCLUSIONI E RACCOMANDAZIONI

Sommario: 5.1 Considerazioni conclusive dell'istruttoria 5.2 Esiti del contraddittorio finale 5.3 Raccomandazioni proposte.

5.1 Considerazioni conclusive dell'istruttoria

L'indagine, i cui esiti sono riferiti nel presente referto, è stata programmata in merito alla gestione delle risorse destinate a finanziare le agevolazioni in materia di mobilità sostenibile, individuate dall'art. 1, cc. 1031e ss., l. 30 dicembre 2018, n. 145 e s.m.i.

L'istruttoria è stata condotta nei confronti delle Amministrazioni dello Stato coinvolte nella gestione delle anzidette risorse e, in particolare, nei confronti del Ministero delle imprese e del made in Italy – Mimit (in precedenza era il Ministero dello sviluppo economico - Mise), del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (Mit), nonché dell'Agenzia delle entrate ed ha abbracciato un arco temporale che ha consentito di analizzare gli sviluppi della misura, seguendone l'andamento e fornendo, al contempo, uno stimolo costante all'azione amministrativa, attraverso richieste di chiarimenti e approfondimenti.

L'obiettivo perseguito dall'indagine, conformemente a quanto indicato nella delibera di programma adottata dalla Sezione del controllo sulla gestione, consiste nella verifica del corretto impiego delle risorse destinate all'incentivazione, all'acquisto di veicoli a ridotte emissioni di CO₂ (cd. Ecobonus), stanziati originariamente in via sperimentale dalla citata legge di bilancio per il 2019, attraverso agevolazioni concesse direttamente dai rivenditori di autoveicoli agli acquirenti, mediante compensazione con il prezzo di acquisto, con o senza rottamazione, nonché dell'adeguatezza delle misure adottate in vista della realizzazione di un'idonea mobilità sostenibile, anche tenendo conto delle risultanze dell'attività del sistema permanente di monitoraggio istituito (cfr. c. 1047 della legge di bilancio 2019) a tale scopo presso l'allora Mise (attuale Mimit).

All'Agenzia delle entrate, in particolare, sono state rivolte le richieste di informazioni necessarie a ricostruire sia le compensazioni intervenute sul credito d'imposta spettante alle imprese produttrici ed importatrici dei veicoli oggetto di incentivazione e sia la gestione delle entrate (cap. 1202 entrate) relative alla cd. Ecotassa, ovvero all'imposta, parametrata sulla quantità di grammi di CO₂ per Km emessi dai nuovi veicoli acquistati in Italia, anche in locazione finanziaria, con emissioni superiori alla soglia di 160 CO₂ gr/km successivamente elevata a 191, anche in base alle novità intervenute nei sistemi di omologazione (passati dal NEDC al WLTP).

La relazione si apre con la ricostruzione del ricco e articolato quadro normativo di riferimento, inserito nell'ambito della disciplina eurounitaria in materia di riduzione e azzeramento delle emissioni di gas a effetto serra e caratterizzato dalla presenza di numerose disposizioni primarie che, nel tempo, hanno provveduto al rifinanziamento delle misure incentivanti

istituite dalla l.b. per il 2019 ed alla loro modifica, rinviando la disciplina dei criteri di assegnazione e delle modalità applicative ad appositi decreti ministeriali, che si sono succeduti nel tempo, anche al fine di individuare le risorse a disposizione per la loro erogazione.

Originariamente, gli incentivi hanno avuto carattere sperimentale e sono stati in più occasioni rimodellati e rifinanziati, anche in considerazione del particolare contesto di riferimento, caratterizzato dalla crisi pandemica prima e da quella energetica poi.

A distanza di tre anni dalla loro istituzione, il legislatore ha deciso di trasformarli in incentivi a regime, istituendo un apposito Fondo, ex art. 22, d.l. n. 17/2022, e, con successivo d.p.c.m. 6 aprile 2022, ha provveduto al riparto delle risorse e alla ridefinizione dei criteri per il riconoscimento degli incentivi all'acquisto di veicoli meno inquinanti.

Lo sviluppo dell'analisi prosegue con la disamina della gestione finanziaria dei capitoli nei quali sono state appostate le risorse relative alle misure oggetto di indagine, nonché delle attività poste in essere dalle Amministrazioni titolari di competenze istituzionali connesse alla gestione degli incentivi in parola, attraverso la descrizione delle funzioni e dei compiti dalle stesse espletati e delle risultanze del monitoraggio condotto, per conto dell'allora Mise (attuale Mimit), dall'Agenzia per l'attrazione degli investimenti -Invitalia che ha, in concreto, gestito le istanze per la fruizione degli incentivi e le relative erogazioni, servendosi di una Piattaforma a tal uopo realizzata e di tempo in tempo implementata e aggiornata, alla luce della disciplina successivamente intervenuta.

Dall'analisi effettuata è emerso, come sopra accennato, che la finalità perseguita originariamente dagli incentivi, introdotti con carattere di sperimentazione dalla legge di bilancio per il 2019, era quella di incentivare l'acquisto di veicoli a basso impatto ambientale, con una soglia massima di emissioni CO₂ pari a 60 gr/km e contestuale, ma eventuale, rottamazione dei veicoli appartenenti alle classi da Euro 0 a Euro 4, al fine di ottenere uno "svecchiamento" del parco auto private, in vista del conseguimento degli obiettivi che vedono il nostro Paese impegnato fino al 2030 (riduzione delle emissioni di gas ad effetto serra del 55 per cento rispetto ai valori registrati nel 1990) alla luce dell'Accordo di Parigi del 12 dicembre 2015 e dei Regolamenti Ue n. 2019/631 e n. 2023/851.

Le risultanze del monitoraggio effettuato da Invitalia, che hanno consentito di illustrare i numeri della gestione considerata, mettono in evidenza che, in effetti, l'obiettivo di svecchiamento non appare completamente centrato, dal momento che la soglia massima di emissioni CO₂ dei veicoli incentivabili, a prescindere dal limite di prezzo da listino (50.000 euro), è stata più volte innalzata fino a 135 gr/km, ovvero più del doppio di quella originaria e ciò, come accennato sopra, anche in conseguenza dell'intervenuta modifica dei criteri di omologazione dei veicoli.

A quanto sopra deve aggiungersi che le prenotazioni per l'acquisto di veicoli oggetto di incentivazione si sono dirette, come rappresentato dai monitoraggi condotti da Invitalia per il Ministero, principalmente nei confronti della categoria di veicoli M1 (autoveicoli a quattro ruote per il trasporto di persone) appartenenti alla fascia di emissioni più alta, ovvero quella fino a 135 gr/km. Quanto osservato evidenzia l'inadeguatezza degli strumenti messi in campo dalle Amministrazioni, soprattutto, in considerazione del fatto che i meccanismi di incentivazione per i veicoli a basse e a zero emissioni, alla luce del Reg. Ue n. 2023/851, dovevano continuare a sostenere la diffusione di veicoli con emissioni da zero fino a 50 g CO₂/km, compresi i veicoli elettrici a batteria, i veicoli elettrici a celle a combustibile, che utilizzano

l'idrogeno, e i veicoli elettrici ibridi ricaricabili efficienti. Non si può dimenticare che l'obiettivo finale resta la decarbonizzazione e la riduzione totale delle emissioni di gas climalteranti.

Tornando agli aspetti gestionali della misura, è emerso chiaramente come sia stata di non semplice applicazione la procedura per la rottamazione dei veicoli, che ha di molto allungato le tempistiche di attivazione e di chiusura e delle pratiche per gli incentivi (i termini, inizialmente, fissati in 180 giorni sono stati, successivamente, protratti fino a 270 giorni). Una rottamazione prevista inizialmente come opzionale, ma determinante nella quantificazione dell'incentivo da corrispondere all'acquirente da parte del rivenditore. Gli adempimenti richiesti, relativi alla trasmissione della documentazione attestante, non solo il possesso del veicolo da rottamare, ma anche le ulteriori condizioni necessarie al riconoscimento dell'incentivo, ed i controlli previsti nell'*iter* procedimentale, regolamentato dai decreti ministeriali che si sono succeduti nel tempo, hanno richiesto una grande attenzione da parte dell'Amministrazione. Quest'ultima si è avvalsa, come detto sopra, della Società Invitalia per la gestione delle pratiche, caricate sulla Piattaforma. La Società ha curato, altresì, l'erogazione degli incentivi ed ha effettuato i controlli a campione.

Premesso quanto sopra, deve sottolinearsi che, proprio la rottamazione ha rappresentato, come ampiamente chiarito nel corso della disamina, il nucleo stesso dell'incentivazione, che doveva riuscire nell'intento, anche alla luce del Reg. Ue 2023/851, di eliminare definitivamente dalla circolazione i mezzi più obsoleti e anche più inquinanti, sostituendoli con mezzi a più basso e tendenzialmente nullo impatto ambientale. La possibile alternativa alla rottamazione ha costituito, in parte, un limite all'efficacia della misura, lasciando aperta l'opzione, peraltro, da scongiurare, di una traslazione degli effetti negativi sull'ambiente, determinati dalla mancata rottamazione dei veicoli più inquinanti, che, una volta immessi sul mercato dell'usato, particolarmente fiorente nelle Regioni europee più deboli e più esposte economicamente, crea il rischio di traslare anche le emissioni di CO₂ e l'inquinamento atmosferico verso tali Regioni. Ciò anche in considerazione del fatto che l'obiettivo perseguito dal citato Regolamento, ossia rendere più rigorosi i requisiti di riduzione delle emissioni di CO₂, è più facilmente conseguibile a livello di Unione Europea e quest'ultima ha facoltà di intervenire, in base al principio di sussidiarietà, sancito dall'articolo 5 del Trattato sull'Unione europea.

Alla finalità di svecchiamento del parco veicolare concorreva anche la contestuale misura disincentivante l'acquisto dei veicoli con maggiori emissioni CO₂, ovvero la cd. Ecotassa, l'imposta che è stata applicata, a decorrere dal 1° marzo 2019 e fino al 31 dicembre 2021, a chiunque acquistasse, anche in locazione finanziaria, e immatricolasse in Italia un veicolo di categoria M1 nuovo di fabbrica, e che è stata parametrata al numero di grammi di biossido di carbonio emessi dallo stesso veicolo per chilometro, eccedenti la soglia di 160 CO₂ g/km.

Le misure osservate si includono nell'ambito della cd. Fiscalità ambientale, il cui ruolo è sicuramente molto importante, anche alla luce di quanto sostenuto dalla Commissione europea, nella realizzazione della Transizione ecologica, considerato il peso specifico del settore dei Trasporti nella produzione di CO₂ in atmosfera. L'efficacia della leva fiscale nel settore ambientale è misurabile, fra l'altro, alla stregua del rapporto esistente fra i sussidi ambientalmente favorevoli (SAF) e quelli ambientalmente dannosi (SAD) che, in termini finanziari, sopravanzano i primi. L'attenzione in tal senso diretta è stata confermata anche dall'inclusione nel PNRR, nell'ambito del capitolo *RepowerEU*, della Riforma M7 2 in materia

di “Riduzione delle sovvenzioni dannose per l’ambiente”, finalizzata a ridurre, sulla base delle risultanze del Catalogo dei sussidi, stilato ex art. 68, l. 28 dicembre 2015, n. 221 e arrivato alla sua VI edizione, questa tipologia di incentivi con impatto non positivo sull’ambiente per almeno 2 mld di euro nel 2026, in vista dell’ulteriore riduzione fino al 2030, in base alla tabella di marcia fissata dal Mase.

L’Ecotassa, codice tributo 3500, nel periodo di vigenza, ha fatto registrare entrate per complessivi 132 mln di euro, cui devono aggiungersi le risorse derivanti dalle verifiche effettuate dall’Agenzia delle entrate, a fronte dell’acquisto di veicoli della categoria oggetto di imposizione, in quanto maggiormente inquinanti, ed al mancato o incompleto pagamento delle relative debenze, il cui ammontare non risulta aggiornato e che rappresenta sicuramente un motivo di attenzione specifica per l’Agenzia delle entrate.

In ordine ai criteri scelti per l’assegnazione delle agevolazioni, occorre evidenziare che gli incentivi sono stati attribuiti, inizialmente, a prescindere dall’Isee posseduto dal richiedente, e, solo in un secondo momento, è stato introdotto tale parametro per il riconoscimento degli incentivi su veicoli elettrici a due ruote, quelli ancora oggi agevolati dalla misura *Ecobonus* LB 2026. Su quest’ultimo aspetto, alla luce delle argomentazioni fornite dal Mimit, in sede di controdeduzioni finali, circa la compatibilità degli obiettivi perseguiti dalle agevolazioni in parola, tanto di natura industriale quanto ambientale, con un sistema di accesso non selettivo per fascia di reddito, si ritiene opportuno sottolineare l’importanza di una visione prospettica più ampia della finalità di svecchiamento del parco veicoli circolanti, che non può non tenere conto delle comunque limitate risorse a disposizione per le agevolazioni statali e della domanda da parte dei consumatori, che può essere sostenuta, in misura più o meno elevata e rispondente alla finalità stessa di eliminazione definitiva dal parco auto in circolazione dei veicoli più obsoleti e loro sostituzione con veicoli di ultima generazione, in base alle scelte strategiche adottate dall’Amministrazione.

Per quanto attiene al meccanismo del credito d’imposta, che ha consentito alle aziende produttrici e importatrici di rivalersi per le spese sostenute in termini di rimborso ai concessionari delle agevolazioni (applicate sotto forma di scontistica sul prezzo dei veicoli venduti), dalla disamina condotta è emerso che esso ha incontrato difficoltà applicative. Tali difficoltà sono risultate connesse, fra l’altro, alla tempistica dei trasferimenti dai capitoli dello stato di previsione della spesa del Mimit (7321 e 7323) alla contabilità speciale 1778, destinata all’Agenzia delle entrate per le relative compensazioni, a valere sui modelli F24, tenuto conto della procedura piuttosto complessa ed articolata. Sullo specifico punto, in sede di controdeduzioni finali, l’Agenzia delle entrate, condividendo le perplessità espresse al proposito nella relazione conclusiva dell’indagine, ha proposto una revisione concertata con il Mimit delle procedure per la trasmissione dei dati relativi alle compensazioni, che scongiuri la necessità di operare anticipazioni sul conto di tesoreria ove affluiscono le risorse del suddetto cap. 7323.

Nella procedura per l’erogazione degli incentivi in esame, come è emerso dall’istruttoria, anche le imprese produttrici ed importatrici hanno svolto un ruolo attivo nella gestione delle pratiche agevolative, soprattutto in fase di rendicontazione, nonché di conservazione della documentazione raccolta, in prima battuta, dalle Concessionarie. Queste ultime hanno in concreto rappresentato l’anello dell’osservato meccanismo di incentivazione maggiormente esposto, in quanto hanno esercitato un ruolo di *front office* con l’utenza ed hanno affrontato le

difficoltà legate, altresì, alla necessità di svolgere, contestualmente, una funzione promozionale e di primo filtro nei confronti dell'utenza. A questo fine, per quanto compreso nel corso dell'indagine, il Ministero si è fatto carico di svolgere una formazione básica per gli operatori del settore, somministrata a distanza, attraverso uno degli applicativi della Piattaforma.

Allo svolgimento delle attività istruttorie e, in vista della buona riuscita degli incentivi in esame, hanno fornito un contributo importante le banche dati, operanti nel settore, come quella della motorizzazione civile, nonché lo sportello telematico dell'automobilista, che hanno consentito l'effettuazione delle numerose verifiche richieste dal processamento dei dati sulla Piattaforma. Sul tema delle banche dati e della circolazione delle informazioni, finalizzate alla procedura di erogazione degli incentivi, è opportuno evidenziare che, in un primo momento, nei rapporti fra il Mimit e l'Agenzia delle entrate, la trasmissione delle informazioni, riguardanti le compensazioni per il credito d'imposta a favore delle imprese produttrici ed importatrici, si è svolta tramite scambio di Pec, rendendo quanto mai complessa l'acquisizione e l'elaborazione dei dati, solo in un secondo momento, veicolati attraverso un sistema informativo di collegamento fra le due Amministrazioni (SID).

Sebbene, sulla base di quanto acquisito nel corso dell'istruttoria, l'Amministrazione abbia fornito elementi tendenti ad assicurare l'avvenuto svolgimento di ogni attività utile per tenere sotto controllo le eventuali irregolarità nella gestione degli incentivi in parola, deve evidenziarsi che non è stata stipulata alcuna specifica Convenzione con la Guardia di Finanza, giacché la competente Direzione Generale si è avvalsa della Convenzione generale vigente con il Mimit.

Come accennato in precedenza, le attività di verifica sono state svolte, principalmente, da Invitalia, della quale l'Amministrazione si è avvalsa attraverso la stipula di quattro Convenzioni e cinque atti integrativi, che hanno coperto un arco temporale di sette anni dal 2019 al 2025, con proroga degli effetti fino al 31 marzo 2026. Le attività di verifica hanno affiancato la gestione, manutenzione, aggiornamento, *clouding e reporting* della Piattaforma e sono state ricomprese nell'ambito della macro area "servizi a misura" e svolte sulla base delle linee guida fornite dal Ministero, che ha individuato, a tal fine, un'apposita *check-list*. Tali attività hanno richiesto un apporto in termini di giornate-uomo crescente negli anni, a partire dalle 515 del 2019 per arrivare alle 6.827 del 2021 e attestarsi alle 6.600 giornate dell'ultima Convenzione, con le intuibili ricadute in termini di costi, che sono passati dagli iniziali 1.027.577 euro a 2.420.705 euro nel 2025. L'ammontare complessivo delle risorse corrisposte (comprendenti di Iva) alla Società è stato pari a 14 mln di euro.

A tal proposito, si evidenzia che, a fronte di 4.830 concessionari, accreditatisi sulla Piattaforma, e di 1.359.380 prenotazioni completate, le verifiche totali effettuate sono state pari a 68.189, la maggior parte delle quali ha avuto esito positivo (65.841). Per quanto riguarda i controlli effettuati da Invitalia su codice fiscale e partita Iva dei soggetti beneficiari, su un totale di prenotazioni oggetto di diffida pari a 47.230, quelle annullate sono state pari a 24.434, corrispondenti ad un ammontare di risorse recuperate ammontante a 107.865.537 euro.

In merito alle risultanze della misura in termini gestionali, l'analisi ha fatto emergere che le risorse oggetto di prenotazione degli incentivi, nel periodo considerato, assommano a complessivi 3 mld di euro ed hanno trovato non completa corrispondenza nelle erogazioni

effettuate, tanto è vero che sulla massa generale delle pratiche completate e attive la differenza di valore registrata è stata pari a 18,5 mln di euro. Tale differenza di valore è da ricollegare sia alle modalità di contabilizzazione delle pratiche, difficilmente adattabile alla tempistica dell'anno solare e sia alle rinunce, nelle revoche e negli annullamenti che si sono verificati, ma andrebbe ricercata da parte del Mimit una soluzione procedurale che scongiuri o riduca tali discrasie.

Deve sottolinearsi, con accentuazione non certo positiva, l'esito dell'analisi effettuata in merito all'incentivo a favore dei proprietari di veicoli delle categorie M1-M2 e N2 immatricolati originariamente con motore termico che installassero un sistema di riqualificazione elettrica omologato, la cui gestione è stata affidata al Mit, che si è avvalso del supporto di Consap per la predisposizione e l'utilizzo della Piattaforma. Nel mercato specialistico, come precisato dall'Amministrazione, c'è stato un solo kit omologato che ha presentato, per di più, difficoltà di installazione di carattere tecnico. La competenza per la gestione della specifica misura incentivante è stata trasferita, in un successivo momento, all'allora Mise, che ha ricevuto anche le relative risorse non utilizzate, pari a complessivi 12 mln di euro, e conservate in conto residui di lett. f), eccezion fatta per le risorse impiegate per la predisposizione dell'anzidetta Piattaforma, sulla quale, tuttavia, non sono pervenute richieste di incentivi, e che, per quanto asserito dalla stesa Amministrazione, potrebbe essere destinata ad altro utilizzo, sebbene, al momento della chiusura dell'indagine, la circostanza non risultasse ancora acclarata. Solo con comunicazione effettuata in sede di adunanza pubblica e formalizzata in un successivo momento, l'Amministrazione ha reso noto che la Consap in data 28 maggio 2026 ha avviato le attività propedeutiche al trasferimento materiale dell'applicazione *software* di proprietà del Mit che saranno curate dai competenti Uffici informatici.

Sul punto, preme sottolineare, inoltre, che alla luce del Reg. Ue n. 2023/851, al fine di accelerare la riduzione delle emissioni di CO₂ del parco veicoli esistente e velocizzare la transizione verso il trasporto a zero emissioni, è stato ritenuto, a livello europeo, della massima importanza incoraggiare la conversione dei veicoli con motore a combustione interna in veicoli elettrici, alimentati da batterie o celle a combustibile. Si sottolinea l'importanza di un ulteriore sforzo, concertato sui Tavoli di settore, nell'ambito della ricerca tecnologica per perseguire efficacemente l'anzidetto obiettivo.

Per quanto riguarda le attività di monitoraggio delle ricadute prodotte dagli incentivi in esame, occorre premettere che, alla luce delle previsioni contenute nel c. 1047 dell'art. 1 l. b. del 2019, il Mimit è stato chiamato a istituire un sistema permanente di monitoraggio, anche con il supporto delle informazioni fornite dal Mit. Dagli elementi acquisiti nel corso dell'istruttoria è emerso che tali attività sono state svolte dal Ministero tramite Invitalia, che ha elaborato negli anni, con cadenza quadrimestrale, statistiche per tenere sotto osservazione il tiraggio e l'efficacia della misura, nonché il livello delle emissioni, sulla base del tipo di motorizzazione dei veicoli incentivati. Le risultanze, messe a disposizione anche del pubblico, attraverso il sito web del Mimit, che dedica una specifica sezione all'*Ecobonus*, (attualmente destinata agli incentivi a favore dei veicoli di categoria Le), sono state riportate per tematiche nella parte del presente referto ad esse dedicata.

I monitoraggi effettuati da Invitalia hanno riguardato, come precisato in precedenza, principalmente, aspetti di carattere gestionale, che possono rivestire un ruolo importante nell'assunzione delle decisioni da parte dell'Amministrazione, ai fini della modifica degli

obiettivi dell'azione amministrativa, precedentemente assunti, e dell'individuazione delle modalità con le quali perseguire tali obiettivi, ma sicuramente non consentono di avere un *feed back*, in termini di miglioramento delle condizioni ambientali e specificamente della qualità dell'aria; competenza quest'ultima, peraltro, spettante all'Amministrazione dell'ambiente, che da ultimo è stata investita della gestione degli omologhi fondi del PNRR. I descritti passaggi di competenze fra un'Amministrazione e l'altra in corso di gestione non hanno certo favorito un approccio di tipo collaborativo e concertato, che tanto avrebbe giovato al perseguimento degli obiettivi fissati dal legislatore.

Non risultano, dunque, essere stati adottati indicatori necessari a evidenziare il grado di conseguimento degli obiettivi perseguiti dal legislatore ed a consentire di esprimere valutazioni complete sulla gestione osservata in termini di efficienza e economicità. Sullo specifico punto, le controdeduzioni, fornite dal Mimit, rammentano l'analisi condotta dall'Associazione nazionale filiera industria automobilistica (ANFIA), che ha consentito di quantificare i benefici indiretti della misura, in termini di fatturato generato per la componentistica italiana e di gettito Iva della filiera.

Questo passaggio appare assai importante, nella disamina effettuata, per fare chiarezza in merito agli obiettivi che l'Amministrazione, con la sua specifica *mission* istituzionale, ha inteso perseguire nell'attuazione degli incentivi in esame, che sicuramente avevano anche una componente di carattere industriale, ma risultavano, in modo inequivocabile, tesi al conseguimento del target di decarbonizzazione, al quale il nostro Paese ha aderito e che lo vede impegnato in termini temporali, apparentemente, ma solo apparentemente, medio-lunghi, soprattutto se commisurati alle tempistiche descritte nella relazione.

A tal proposito, è importante rammentare che l'obiettivo vincolante, stabilito a livello di Unione Europea, consiste nella riduzione interna, entro il 2030, delle emissioni nette di gas a effetto serra di almeno il 55 per cento rispetto ai livelli registrati nel 1990. Tutti i settori dell'economia devono contribuire a conseguire tali riduzioni, compreso il settore del trasporto su strada, in cui le emissioni sono in aumento dal 1990, con riferimento tanto ai veicoli leggeri che a quelli pesanti, le cui emissioni nel complesso rappresentano oltre il 70 per cento del totale delle emissioni dei trasporti. In tale contesto globale, anche la catena di valore dell'industria automobilistica dell'Unione deve svolgere un ruolo guida nella transizione in corso verso una mobilità a zero emissioni. Tra i veicoli a zero emissioni figurano, attualmente, i veicoli elettrici a batteria, i veicoli alimentati a celle a combustibile e altri veicoli alimentati a idrogeno, e le innovazioni tecnologiche procedono. I veicoli a zero e a basse emissioni, che comprendono anche veicoli elettrici, ibridi, ricaricabili, possono continuare a svolgere un ruolo nel percorso di transizione ecologica. L'innovazione tecnologica è un presupposto importante per la decarbonizzazione e deve essere, quindi, sostenuta.

Particolare attenzione deve essere rivolta all'impatto di tale transizione sulle micro, piccole e medie imprese (PMI) lungo la catena di approvvigionamento del settore automobilistico, particolarmente vulnerabili di fronte all'industria automobilistica intensiva dei grandi Paesi produttori. Dalla disamina effettuata è emerso che lo strumento utilizzato alternativamente alle agevolazioni esaminate, a partire dal 2025, è il Contratto di sviluppo, che può essere considerato uno strumento agevolativo dedicato al sostegno di programmi di investimento di grandi dimensioni. A tale considerazione spinge la soglia finanziaria fissata per l'accesso allo

strumento (almeno 20 milioni di euro, ridotta a 7,5 milioni di euro per alcuni specifici programmi di sviluppo riguardanti l'agricoltura, il turismo e altri), appannaggio delle grandi imprese o delle PMI strutturate, in grado di sostenere, anche congiuntamente impegni finanziari di tale portata. A scopo esemplificativo, nel 2025, il totale delle agevolazioni effettuate con lo strumento del Contratto di sviluppo nel settore Automotive ha fatto registrare un ammontare complessivo di 40 mln di euro per le Pmi e 100,43 mln di euro per le grandi imprese.

Allo scopo di definire le scelte di tipo strategico è stato istituito un Tavolo tecnico allo scopo di coinvolgere anche gli stakeholder nella definizione delle politiche incluse nell'ambito del processo di decarbonizzazione in atto, che vede il nostro Paese coinvolto nel rispetto degli obiettivi definiti a livello europeo e mondiale. In occasione dell'incontro tenutosi presso il Mimit a marzo 2025, alla presenza dei rappresentanti regionali e delle categorie interessate, avente ad oggetto la riforma delle politiche europee per l'*Automotive*, è stata adottata la decisione di non proseguire con il rinnovo dell'Ecobonus, dirigendo, piuttosto, l'attenzione su un noto Gruppo di imprese impegnate nel settore Automotive, con investimenti per assicurare la continuità produttiva e tutelare i livelli occupazionali, tramite le risorse destinate al Fondo e fruibili attraverso i Contratti di sviluppo. In tal modo, si sono gradatamente trasformate le finalità stesse degli incentivi analizzati e delle risorse ad essi destinate.

Ancora in tema di monitoraggio delle ricadute prodotte dalla misura osservata, deve precisarsi che l'Amministrazione ha commissionato un solo studio nel 2021 al Politecnico di Milano, avente ad oggetto la gestione del mercato delle automobili, che ha supportato la scelta di stabilizzazione degli incentivi introdotti dalla legge di bilancio per il 2019, con l'istituzione del Fondo *Automotive*, intervenuta nel 2022.

Il citato studio fornisce spunti di riflessione interessanti relativi agli orientamenti dell'utenza nel mercato automobilistico, validi in quel momento ma anche *pro futuro*. Il campione monitorato è stato costituito da soggetti di età compresa fra i 26 ed i 64 anni, residenti su tutto il territorio nazionale, con una percentuale più elevata di soggetti residenti nelle regioni del Sud Italia e con un *focus* specifico sulle città con il maggior numero di abitanti, ovvero Roma, Milano, Napoli e Torino.

Un dato interessante emerso dallo studio in parola è quello relativo alla mancata conoscenza del livello di emissioni CO₂ del proprio veicolo da parte della maggioranza degli intervistati, non troppo attenti, sembrerebbe, a questo tipo di profili e sicuramente poco informati al riguardo ma anche la lamentata carenza di strutture di ricarica pubbliche per i veicoli elettrici aventi un'autonomia (all'epoca dello studio) piuttosto limitata. Di qui, le istanze emergenti dal campione di utenti monitorato di implementazione delle infrastrutture di ricarica nei centri abitati e anche fuori dalle città, oltre che di incentivazione all'acquisto di veicoli come quelli elettrici, caratterizzati da prezzi di listino molto elevati. A quest'ultimo proposito, in ordine proprio alle agevolazioni introdotte dalla legge di bilancio 2019 (c. 1039) per l'installazione di ricariche elettriche, consistenti in una detrazione fiscale per le spese sostenute e documentate nell'acquisto e posa in opera di infrastrutture di ricarica private, occorre evidenziare quanto emerge dalle risultanze dell'analisi condotta nella presente indagine, ovvero che, nel quadriennio 2019-2023, i soggetti che hanno beneficiato sono stati in tutto 25.589, per complessivi 33,79 mln di euro di detrazioni operate, mentre la relativa spesa fiscale per il

quinquennio 2020-2024, in termini di detrazioni cedute a terzi, ammonta a complessivi 611,75 mln di euro.

Non irrilevanti appaiono, altresì, le risultanze dello studio affidato al Politecnico di Milano relativamente alle modalità con le quali i soggetti intervistati sono venuti a conoscenza dell'Ecobonus, avendo gli stessi dichiarato di essere stati informati solo attraverso la televisione o i social network; dato quest'ultimo che dimostra, da una parte, la scarsa pervasività nella fattispecie della comunicazione istituzionale, sebbene asseritamente effettuata e dall'altra parte un cambiamento di tendenza nelle abitudini dei consumatori, da tenere in debita considerazione nell'ambito delle campagne informative e formative curate dalla stessa Amministrazione delle imprese a valere sui fondi del cap. 1650.

Sul punto si osserva, conclusivamente, che non sono stati commissionati ulteriori studi analoghi a quello citato e che le decisioni adottate a livello strategico non hanno potuto basarsi su monitoraggi specifici, né del genere appena illustrato e neppure della tipologia che sarebbe stata, in effetti, utile per comprendere le ricadute prodotte in termini di impatto ambientale delle misure poste in essere e la loro capacità di segnare un positivo progresso verso i traguardi fissati a livello europeo e internazionale.

Tale osservazione si accompagna alla constatazione del mancato coordinamento fra le diverse Amministrazioni centrali che avrebbero dovuto, più efficacemente, collaborare, sin dalla fase di introduzione sperimentale degli incentivi in esame per la realizzazione degli obiettivi indicati dal legislatore a livello nazionale ed internazionale.

5.2 Gli esiti del contraddittorio finale

In sede di contraddittorio finale, le Amministrazioni interessate hanno formulato alcune controdeduzioni in vista dell'adunanza pubblica convocata per il giorno 27 maggio 2026 e in quella sede tali elementi sono stati esposti e dibattuti davanti al Collegio.

Sono tre le note inviate dalle Amministrazioni delle imprese e delle infrastrutture e trasporti, nonché dall'Agenzia delle entrate e ciascuna sottolinea specifici aspetti della relazione concernente gli esiti dell'attività di controllo condotta sulla gestione degli incentivi alla mobilità sostenibile.

Nella nota contro-deduttiva inviata dal Mimit, depositata in data 15 maggio 2026, viene asseverata la natura integrativa degli elementi forniti in vista dell'adunanza pubblica, con riferimento a "pochi e specifici profili emergenti dalla bozza di relazione", e nell'ottica di una loro valutazione con il *"consueto rigore e con lo spirito di approfondimento che ha contraddistinto l'intera istruttoria"*, aggiungendo, altresì, che *"le considerazioni svolte non intendono in alcun modo mettere in discussione la fondatezza delle osservazioni formulate dalla Sezione, ma mirano, piuttosto, a offrire elementi di contesto aggiuntivi che possano contribuire a una valutazione più completa della gestione analizzata"*.

Premesso quanto sopra, il primo elemento fornito dal Mimit riguarda la considerazione formulata nella relazione con riferimento all'obiettivo di svecchiamento, che appare non completamente centrato, dal momento che la soglia massima di emissioni CO₂ dei veicoli incentivabili è stata più volte innalzata fino a 135 gr/km, ovvero più del doppio di quella originaria e che le prenotazioni per l'acquisto di veicoli incentivati si sono dirette

principalmente nei confronti della categoria di veicoli M1 appartenenti alla fascia di emissioni più alta, ovvero quella fino a 135 gr/km.

Sullo specifico punto il Mimit sottolinea che hanno assunto rilevanza l'evoluzione normativa, a seguito dei mutati criteri di misurazione delle emissioni, e l'adozione della mobilità elettrica molto più lenta rispetto alle stime iniziali, formulate dai principali operatori ed enti di ricerca del settore, sulla base delle quali ha preso forma anche la normativa europea in materia di regolamentazione CO₂, ad oggi al centro di un serrato dibattito a livello eurounitario tra Commissione, Parlamento, Stati Membri, associazioni di categoria e stakeholders, per un'immediata revisione. Precisa l'Amministrazione che la misura dell'Ecobonus è stata introdotta, in via sperimentale nel 2019 e, nella sua formulazione originaria, prevedeva esclusivamente l'incentivazione di veicoli elettrici e ibridi plug-in con emissioni di CO₂ inferiori a 60 g/km. Nel 2020, in forza del c.d. Decreto Rilancio, è intervenuta l'estensione degli incentivi ai veicoli M1, con motore endotermico e sono stati introdotti contributi per l'acquisto di veicoli con emissioni fino a 110 g/km di CO₂, purché omologati almeno in classe Euro 6. In un successivo momento, l'introduzione del nuovo ciclo di omologazione *Worldwide Harmonized Light Duty Vehicles Test Procedure* (WLTP) ha determinato un incremento generalizzato dei valori ufficiali di emissione di CO₂ rispetto al precedente ciclo New European Driving Cycle (NEDC). Di tal che, la legge di bilancio 2021 ha innalzato la soglia massima di emissioni ammissibili all'incentivo da 110 a 135 g/km di CO₂. Sullo specifico aspetto, il Mimit ha evidenziato che *"la logica sottostante all'estensione degli incentivi a fasce di emissione più elevate risponde a un criterio di massimizzazione della riduzione delle emissioni complessive, coerente con la composizione del parco auto circolante (che risultava composto per oltre il 56% - fonte ACI - da veicoli Euro 0-4, con un'età media compresa tra circa 10 e 13 anni e, dunque, caratterizzato da motorizzazioni endotermiche mediamente meno efficienti e più emissive). Tale scelta privilegia una strategia di decarbonizzazione progressiva, immediatamente e concretamente attuabile, tenuto conto dei vincoli economici e delle barriere all'accessibilità che caratterizzano il mercato dei veicoli a basse o zero emissioni"*. L'Amministrazione ha voluto sottolineare, altresì, che l'avvento del Reg. UE 2023/851 ha reso più impegnativo il percorso di decarbonizzazione, imponendo una riduzione delle emissioni medie annuali di CO₂ del 15% (rispetto ai parametri 2021) per il periodo 2025-2029 e del 55% dal 2030, fino allo stop definitivo alle vendite di auto termiche nuove nel 2035. Come precisato ancora nella memoria conclusiva, *"tale obiettivo è riferibile alla totalità dei veicoli nuovi immatricolati nell'UE, fermo restando che la media delle emissioni del parco dei veicoli circolanti sul territorio nazionale, oggetto degli obiettivi del regolamento UE, non è graniticamente correlato all'acquisto di veicoli, mediante agevolazioni, che emettono fino a 135 g/km di CO₂"*.

A tal riguardo, appare interessante riportare il considerando 18 del Reg. UE 2019/631, evidenziato nella nota contro deduttiva, ove si legge: *"Al fine di proteggere l'ambiente e la salute dei cittadini in tutti gli Stati membri, è importante anche decarbonizzare il parco veicoli esistente. Il mercato dell'usato crea il rischio di spostare le emissioni di CO₂ e l'inquinamento atmosferico verso le regioni economicamente meno sviluppate dell'Unione. Al fine di accelerare la riduzione delle emissioni del parco esistente e velocizzare la transizione verso il trasporto a zero emissioni, è della massima importanza incoraggiare la conversione dei veicoli con motore a combustione interna in veicoli elettrici alimentati da batterie o celle a combustibile, realizzando altresì una valutazione delle modalità per facilitare la diffusione di tali soluzioni negli Stati membri."* Al predetto considerando l'Amministrazione collega i risultati relativi all'annualità 2024, allorquando, circa l'85 per

cento delle prenotazioni *Ecobonus*, ha riguardato operazioni con rottamazione di veicoli appartenenti alle classi Euro 0- Euro 3.

In ordine alla scarsa attrattività dei veicoli elettrici e ibridi *plug-in*, l'Amministrazione ha rimarcato i punti di debolezza della domanda dello specifico segmento di mercato, individuabili nell'elevato prezzo di listino, nella limitata autonomia delle batterie e nella carenza di ricariche pubbliche, spiegando, al contempo, che in tale contesto *"un incentivo esclusivamente concentrato sulla fascia 0-60 g/km avrebbe prodotto una domanda aggiuntiva assai modesta, con ricadute poco rilevanti rispetto all'obiettivo di decarbonizzazione immediata del trasporto su gomma. ..La scelta di estendere progressivamente le fasce incentivabili ha risposto alla necessità di garantire un impatto ambientale immediato, attraverso la sostituzione di veicoli obsoleti con veicoli Euro 6 di ultima generazione, in attesa che le condizioni di mercato per i veicoli a zero emissioni maturassero adeguatamente"*.

Il Mimit ha fornito precisazioni anche in merito al numero di controlli effettuati sul codice fiscale e partita IVA, sottolineandone la mancata previsione a livello normativo e l'adozione a livello regolamentare, in considerazione di fenomeni distorsivi che sono stati intercettati dall'Amministrazione e hanno consentito, nel periodo 2024-2025, di recuperare oltre 100 mln di euro.

Per quanto attiene ai criteri di assegnazione delle agevolazioni, che hanno inizialmente potuto prescindere dal livello di Isee dei beneficiari, l'Amministrazione ha specificato come gli incentivi in esame abbiano avuto carattere sperimentale e siano stati essenzialmente tesi a stimolare la transizione del mercato automobilistico verso veicoli a minore impatto ambientale, supportando la filiera *Automotive* in un momento di profonda trasformazione tecnologica. Gli obiettivi perseguiti, dunque, di natura tanto ambientale quanto industriale, risultano strutturalmente compatibili con un sistema di accesso non selettivo per fascia di reddito, in quanto l'ampliamento della platea dei beneficiari consentiva una massimizzazione dell'impatto sulla riduzione delle emissioni aggregate sull'incentivazione della produzione. Come ricordato dalla stessa Amministrazione, a partire dal d.p.c.m. 4 agosto 2022 è stata introdotta una maggiorazione per le persone fisiche con Isee al di sotto dei 30.000 euro, ma solo per veicoli della categoria M1 appartenenti alla fascia CO₂ 0-60 g/km euro, e, con il successivo d.p.c.m. 20 maggio 2024, la maggiorazione è stata estesa a ricomprendere tutti i veicoli di categoria M1. La risposta rappresentata dai risultati è stata pari al 17 per cento delle prenotazioni intervenute nel 2024.

A fronte dell'osservazione riguardante la mancata adozione di indicatori per la misurazione del conseguimento degli obiettivi perseguiti dal legislatore con la misura in esame, le controdeduzioni rammentano l'analisi condotta dall'Associazione nazionale filiera industria automobilistica (ANFIA) che ha consentito di quantificare i benefici indiretti della misura, in termini di fatturato generato per la componentistica italiana e di gettito Iva della filiera.

Il Mimit ha inteso fornire precisazioni anche in ordine alle osservazioni formulate in merito alle determinazioni assunte in occasione del Tavolo Automotive del marzo 2025. Al riguardo, ha sottolineato che la decisione assunta in quella sede ha riguardato l'interruzione dell'*Ecobonus* per i veicoli di categoria M e la conseguente necessità di riorientare le politiche di sostegno al settore Automotive verso strumenti di natura strutturale e stabile, atti a fronteggiare l'evoluzione del quadro regolatorio europeo sulle emissioni. Tale decisione non ha comportato, tuttavia,

un disimpegno nei confronti dell'intera filiera Automotive nazionale, ma ha, piuttosto, aperto la strada a un rafforzamento degli strumenti di sostegno agli investimenti produttivi. In particolare, ciò si è concretizzato attraverso il DPCM 31 dicembre 2024, che ha destinato 100 milioni di euro del Fondo Automotive "2024" alla filiera automobilistica, rendendoli fruibili mediante i Contratti di Sviluppo. Analogamente è stata strutturata la proposta di d.p.c.m. che programma le risorse del Fondo Automotive fino al 2030.

Per quanto riguarda le considerazioni espresse in ordine alla pervasività delle campagne di informazione istituzionali, alla luce delle risultanze dello studio del Politecnico di Milano, il Mimit ha voluto evidenziare che *lungi dal configurare una carenza dell'azione informativa dell'Amministrazione, sembrano non considerare un altro fenomeno: la tendenza dei consumatori ad acquisire informazioni su prodotti e agevolazioni attraverso i canali di comunicazione di massa (televisione, social network) piuttosto che attraverso la documentazione ufficiale pubblicata sui canali istituzionali. Tale tendenza trova peraltro riscontro dall'analisi delle richieste pervenute al call center di Invitalia, molte delle quali riguardavano informazioni già ampiamente disponibili sul sito istituzionale attraverso la documentazione pubblicata e un ampio elenco di FAQ.*

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, alla luce della bozza di relazione conclusiva dell'indagine, ha osservato nella nota contro-deduttiva, depositata in data 15 maggio 2026, che il cap. 7118 è stato istituito per il rilascio di contributi per la sostituzione del motore termico degli autoveicoli con un motore elettrico. Le risorse del capitolo, che vedeva uno stanziamento originario di 3 mln di euro per il 2020 e 12 mln di euro per il 2021, sono state iscritte inizialmente nello stato di previsione del Mise per essere successivamente, ex art. 7, d.l. 21 ottobre 2021, n. 146, trasferite al Mit. Di tali somme è stata richiesta la conservazione a residui di lett. f) per il 2022 per complessivi 12 mln di euro. Nel 2023 è stata richiesta la conservazione a residui di 1.820.769,80 euro. L'Amministrazione ha aggiunto che, conformemente all'art. 4 del d. i. n. 227/2022, è stata realizzata, in linea con la Convenzione stipulata con Consap il 6 ottobre 2023, una Piattaforma per l'erogazione dei contributi e per la gestione delle istanze pervenute. La Piattaforma è stata attivata il 5 febbraio 2023, ma non è pervenuta alcuna istanza, malgrado siano state simulate diverse richieste di contributo da parte dell'utenza. La predisposizione e la cura del funzionamento della Piattaforma sono state attribuite a Consap con l'anzidetta Convenzione (art. 7), il cui onere è stato quantificato in euro 179.230,20 euro. I relativi pagamenti sono stati effettuati rispettivamente in data 12 settembre (euro 91.500) e 5 dicembre 2023 (euro 40.540,60) decurtati delle voci relative alle istruttorie delle istanze non pervenute. In sede di adunanza pubblica e con specifica memoria depositata in data 29 maggio 2026 il Mit ha fatto presente che Consap Spa, come dalla stessa comunicato in data 28 maggio 2026, avrebbe avviato le attività propedeutiche al trasferimento materiale delle applicazioni software di proprietà del Ministero a cura dei competenti Uffici informatici.

L'Agenzia delle entrate, nella memoria contro-deduttiva, depositata in data 25 maggio 2026, ha precisato con riferimento all'*Ecobonus* che lo scambio dei dati con il Mimit, attraverso il sistema SID, riguarda la comunicazione del CF e dell'importo riconosciuto ai soggetti beneficiari dei crediti d'imposta, nonché la rendicontazione da parte dell'Agenzia al Ministero delle conseguenti fruizioni in termini di compensazioni. L'Agenzia avalla l'osservazione formulata nella relazione in merito alle discrasie riscontrate fra i fondi trasferiti dal cap. 7323, finalizzati al pagamento delle compensazioni, e le compensazioni effettuate. Al riguardo, auspica che possa essere introdotta una modifica alla prassi attualmente vigente, che vede il

Mimit trasferire all’Agenzia delle entrate le risorse necessarie alle regolazioni contabili delle compensazioni, solo a seguito del completamento delle procedure di certificazione, da parte di Invitalia, dell’ammontare delle risorse prenotate, determinando, in tal modo, l’anticipazione delle risorse sulla contabilità speciale 1778. A fini migliorativi delle regolazioni contabili, l’Agenzia ritiene che possa essere utile la contestualità o quanto meno il coordinamento delle tempistiche di comunicazione dei crediti d’imposta concessi rispetto al trasferimento delle risorse necessarie ad operare le anzidette regolazioni compensative mediante F24.

Per quanto riguarda l’Ecotassa, con riferimento specifico al calcolo dell’ammontare del mancato o incompleto pagamento delle debenze, l’Agenzia ha fornito in sede di controdeduzioni un aggiornamento dei dati del quale la presente relazione prende atto, apportandosi le necessarie modifiche alle tabelle segnalate relative all’Ecotassa. In ordine alla rappresentazione dei dati riguardanti le compensazioni effettuate per credito d’imposta Ecobonus l’Agenzia ha fornito aggiornamenti e precisazioni con una nuova tabella della quale si prende altresì atto.

5.3 Raccomandazioni

Alla luce degli esiti dell’istruttoria condotta per la presente indagine, nonché alla luce delle osservazioni formulate in merito alla gestione delle risorse analizzate e delle relative controdeduzioni rese dalle Amministrazioni interessate, in sede di contraddittorio finale, riassunte nel precedente paragrafo, oltre che alla luce delle ulteriori argomentazioni emerse in sede di adunanza pubblica, si ritiene di voler sintetizzare, in modo non esaustivo rispetto allo sviluppo argomentativo della presente relazione, alcune delle principali raccomandazioni emergenti dall’analisi condotta.

In primis, si ritiene opportuno da parte delle Amministrazioni, interessate al conseguimento degli impegni assai sfidanti di decarbonizzazione e riduzione delle emissioni di CO₂, che nei prossimi anni vedono coinvolto il nostro Paese a livello internazionale, in forza degli Accordi intervenuti, fra cui quello di Parigi, uno sforzo per la definizione, su un piano di fattiva collaborazione, di strategie concertate, in grado di ottemperare agli obiettivi perseguiti e declinati nei Regolamenti adottati dall’Unione europea, in particolare nel Reg. Ue n. 2023/851, che ha individuato un *target* di riduzione interna delle emissioni di gas effetto serra di almeno il 55 per cento rispetto ai livelli registrati nel 1990, da conseguire entro il 2030, in vista dell’azzeramento delle emissioni di gas climalteranti.

In linea ancora con le indicazioni provenienti dalla regolamentazione eurounitaria, occorrerà riservare un’attenzione specifica alle piccole e medie imprese del settore *Automotive*, particolarmente vulnerabili a fronte all’industria automobilistica intensiva dei grandi Paesi produttori e, soprattutto, tenere distinte le agevolazioni di natura prettamente industriale rispetto alle agevolazioni che, pur involgendo necessariamente il mondo produttivo, tuttavia, sono dirette ad accelerare la transizione ecologica, attraverso un approccio concertato nonché il supporto determinante della ricerca tecnologica che deve essere, quanto più possibile, incentivata con l’intervento anche degli altri Soggetti istituzionali interessati.

Un'attenzione particolare deve essere dedicata, altresì, alla luce degli impegni presi dall'Italia a livello internazionale, alla corretta implementazione della cd. fiscalità ambientale, considerato che la leva fiscale rappresenta uno degli strumenti principali per il conseguimento della transizione ecologica e che ha come obiettivo quello della riduzione dei sussidi ambientalmente dannosi (SAD), attualmente prevalenti (in termini di risorse finanziarie impiegate) rispetto a quelli ambientalmente favorevoli (SAF), il cui ambito di applicazione, nel contesto socio economico di riferimento, necessita di una perimetrazione accurata, onde evitare non auspicabili effetti di sovrapposizione o snaturamento delle misure. Ancora con riferimento all'Ecotassa, in termini più squisitamente gestionali, si sottopone all'attenzione delle Amministrazioni interessate la percorribilità di un intervento concertato fra le competenti Amministrazioni sulle prassi operative attualmente in essere, per consentire una più idonea tempistica di realizzazione dei trasferimenti di risorse dai capitoli dello stato di previsione della spesa del Mimit (cap.7323 e cap. 7321) alla contabilità speciale 1778 rispetto alla fruizione delle compensazioni da parte dei soggetti beneficiari.

Con riferimento alle risultanze della gestione considerata e alla luce delle criticità emerse nel corso dell'analisi condotta, appare necessario poter trarre le dovute indicazioni, sia per quanto attiene all'eccessiva articolazione e stratificazione delle disciplina regolativa degli incentivi, con le conseguenti ricadute in termini di complessità delle procedure di erogazione e di tempistiche di realizzazione dei risultati attesi dalla loro applicazione, sia per quanto riguarda la destinazione delle risorse all'erogazione degli incentivi che, specie in un settore come quello osservato, necessitano, comprensibilmente, di una programmazione sollecita, attenta e calibrata sulle particolari esigenze del *target* di riferimento.

La fase di gestione degli incentivi ancora in corso deve essere seguita con attenzione, anche alla luce delle criticità emerse nelle fasi pregresse che, peraltro, presentano degli aspetti ancora in essere, in termini di risorse non utilizzate e di eventuale recupero delle risorse oggetto di revoca.

Nella strutturazione delle misure agevolative come quella oggetto di analisi si sottolinea, *pro futuro*, la necessità di applicare, in attesa dell'adozione dei decreti attuativi, i criteri e le modalità indicate dal d.lgs. 27 novembre 2025, n. 184 cd. Codice degli incentivi, a cominciare dai servizi per la semplificazione degli incentivi di cui all'art. 3 dello stesso Codice.

APPENDICE

Premessa

La presente Appendice raccoglie le tabelle che completano la trattazione degli argomenti oggetto del referto conclusivo dell'indagine condotta in materia di agevolazioni alla mobilità sostenibile, ove le stesse vengono espressamente richiamate. Il rinvio in appendice si è reso necessario allo scopo di scongiurare lunghe interruzioni nell'esposizione della gestione analizzata, pur rivestendo le tabelle ivi contenute una rilevanza, in termini di informazioni e dati, non certo inferiore rispetto alle altre che hanno trovato collocazione nel corpo della relazione.

Le prime tabelle espongono i dati relativi alle Convenzioni ed agli Atti integrativi stipulati fra il Mise (successivamente Mimit) con Invitalia per la gestione della Piattaforma e degli incentivi alla mobilità sostenibile, nonché le spese di personale sostenute sulla base delle Convenzioni e alla luce delle rendicontazioni fornite dall'Agenzia. Le successive rappresentano sinteticamente i costi di personale sostenuti dall'Agenzia Invitalia per le attività dedotte nelle diverse Convenzioni sottoscritte con il Mimit.

Tabella n. 1 Le Convenzioni con Invitalia - anni 2019- 2025 Piano di attività e quadro economico

Atto convenzionale	Durata	Piano delle attività	Quadro economico
Convenzione 2019 stipulata 19.12.2019 DDG 19.12.2019 registrato Cdc 15.01.2020	6.02.2019 - 31.07.2021 data inizio operatività 1.03.2019	La fornitura si articola in due tipologie di macro-attività: Realizzazione di una piattaforma informatica per la gestione dei contributi (che deve avere le seguenti funzionalità: Sito web informativo; Sito web per l'accreditamento dei rivenditori autorizzati; Sito web per la gestione delle prenotazioni e l'invio della documentazione da parte dei rivenditori autorizzati registrati; Gestionale per controlli e reportistica. Il sistema informatico deve garantire la fruizione dei servizi sopra descritti, in modalità digitale e remota e consentire ai rivenditori, nonché all'Agenzia, l'inserimento in prima persona della documentazione richiesta, contribuendo ad una progressiva dematerializzazione, attraverso la disponibilità on-line di tutta la documentazione necessaria. Il sistema dovrà adottare le seguenti politiche di sicurezza: - utilizzo del protocollo https; - accesso ai dati basato su ruoli; - utilizzo di username e password personali lunghe minimo 8 caratteri; - accessi registrati su un log di sistema; - password memorizzate in forma crittografata su repository LDAP.); Erogazione di servizi a misura a seconda delle disposizioni di legge (Help Desk; Verifiche "automatiche"; Verifiche "a campione") E' altresì fornito il servizio di reportistica per l'analisi statistica periodica dell'andamento dello strumento incentivante e dell'helpdesk.	Per le attività finalizzate alla realizzazione, aggiornamento e manutenzione correttiva della Piattaforma in tutte le sue componenti è stato stimato un costo complessivo di euro 250.965; a tal fine sono previsti costi per acquisizione di beni e servizi per euro 85.000 e utilizzo di personale dell'Agenzia per complessive 505 giornate uomo pari ad un costo di euro 165.965. Per le attività di prestazione di Servizi a Misura è stato stimato un costo complessivo di euro 213.482 di cui euro 69.277 per l'erogazione del servizio di Help Desk nel periodo di validità della Convenzione, in relazione alle finestre temporali che saranno aperte di volta in volta, per l'accesso agli incentivi stanziati per ogni anno (a tal fine sono previsti costi per utilizzo di personale dell'Agenzia per complessive 240 giornate uomo); per l'erogazione del servizio di Verifiche a Campione è previsto un costo totale di euro 144.205 nel periodo di validità della Convenzione (a tal fine sono previsti costi per utilizzo di personale dell'Agenzia per complessive 515 giornate uomo); per il coordinamento generale della commessa, infine, sono stati previsti costi per complessivi euro 27.541 per utilizzo di personale dell'Agenzia nel periodo di validità della Convenzione per complessive 30 giornate uomo. Sui costi come sopra determinati, sarà calcolata la quota dei costi indiretti, secondo quanto stabilito al paragrafo 5 dell'Allegato C - Disciplinare di Rendicontazione.

Atto convenzionale	Durata	Piano delle attività	Quadro economico
I atto integrativo alla Convenzione 2019 stipulato 7.08.2020 DDG 7.08.2020 registrato Cdc 18.10.2020 (con osservazioni)	22.07.2020 - 31.07.2021 data inizio operatività 1.08.2020	La fornitura si articola in due tipologie di macro-attività: Aggiornamento e gestione della piattaforma a seguito anche dell'introduzione dei contributi per veicoli con emissioni 61-110 (aggiornamento, modifica, evoluzione e gestione della piattaforma informatica, in tutte le sue componenti sia tecniche che di servizio) per la gestione dei contributi già realizzata con la Convenzione precedente; erogazione di servizi a misura a seconda delle disposizioni di legge (Help Desk; Verifiche “automatiche”; Verifiche “a campione”) E' altresì fornito il servizio di reportistica per l'analisi statistica periodica dell'andamento dello strumento incentivante e dell'helpdesk.	Per le attività finalizzate all'aggiornamento, modifica e manutenzione correttiva della Piattaforma in tutte le sue componenti, e gestione del Contact Center è stato stimato un costo complessivo di euro 69.676; a tal fine sono previsti costi per acquisizione di beni e servizi per euro 50.000 e utilizzo di personale dell'Agenzia per complessive 45 giornate uomo pari ad un costo di euro 19.676. Per le attività di prestazione di Servizi a Misura, è stato stimato un costo complessivo di euro 426.299 di cui: euro 136.527 per l'erogazione del servizio di Help Desk nel periodo di validità della Convenzione, in relazione alle finestre temporali che saranno aperte di volta in volta, per l'accesso agli incentivi stanziati per ogni anno (a tal fine sono previsti costi per acquisizione di beni e servizi per euro 57.000 e costi per utilizzo di personale dell'Agenzia per complessive 311 giornate uomo pari ad un costo di euro 79.527); per l'erogazione del servizio di Verifiche a Campione è previsto un costo totale di euro 289.772 nel periodo di validità della Convenzione (a tal fine sono previsti costi per utilizzo di personale dell'Agenzia per complessive 1.036 giornate uomo). Per il coordinamento generale della commessa, infine, sono stati previsti costi per complessivi euro 38.153 per utilizzo di personale dell'Agenzia nel periodo di validità della Convenzione per complessive 42 giornate uomo.

Atto convenzionale	Durata	Piano delle attività	Quadro economico
Il atto integrativo alla Convenzione 2019 stipulato 6.11.2020 DDG 5.11.2020 registrato Cdc 19.02.2021 (con osservazioni)	26.08.2020 - 31.07.2021 data inizio operatività 1.09.2020	La fornitura si articola in due tipologie di macro-attività: Aggiornamento e gestione della piattaforma anche a seguito della scissione dei contributi tra veicoli con emissione 61-90 e 91-110 (aggiornamento, modifica, evoluzione e gestione della piattaforma informatica (in tutte le sue componenti sia tecniche che di servizio) per la gestione dei contributi già realizzata con la Convenzione precedente) Erogazione di servizi a misura a seconda delle disposizioni di legge (Help Desk; verifiche “automatiche” Verifiche “a campione”) Inoltre, si prevede la fornitura di un servizio integrativo avente per oggetto l’analisi di impatto sulla filiera Automotive del “Fondo per l’acquisto di autoveicoli a basse emissioni di CO2 g/km – Automotive” e un servizio che supporti il Ministero nella fase di resa agli stakeholder e al pubblico nella info/formazione su aspetti metodologici e di comunicazione dei risultati in itinere attuati con strumenti media e con la partecipazione a eventi pubblici.	Per le attività finalizzate all’aggiornamento, modifica e manutenzione correttiva della Piattaforma in tutte le sue componenti, gestione del Contact Center e per la realizzazione dell’Analisi di Impatto e di un’attività di Info-formazione e Comunicazione è stato stimato un costo complessivo di euro 275.695; a tal fine sono previsti costi per acquisizione di beni e servizi per euro 30.000 per l’aggiornamento e gestione piattaforma ed euro 150.000 per l’analisi impatto e per l’attività di info-formazione e comunicazione e utilizzo di personale dell’Agenzia per complessive 317 giornate uomo pari ad un costo di euro 95.695. Per le attività di prestazione di Servizi a Misura, è stato stimato un costo complessivo di euro 1.020.557 di cui: euro 79.538 per l’erogazione del servizio di Help Desk nel periodo di validità della Convenzione, in relazione alle finestre temporali che saranno aperte di volta in volta, per l’accesso agli incentivi stanziati per ogni anno (a tal fine sono previsti costi per acquisizione di beni e servizi per euro 15.000 e costi per utilizzo di personale dell’Agenzia per complessive 311 giornate uomo pari ad un costo di euro 64.538); per l’erogazione del servizio di Verifiche a Campione è previsto un costo totale di euro 941.019 nel periodo di validità della Convenzione (a tal fine sono previsti costi per utilizzo di personale dell’Agenzia per complessive 3.375 giornate uomo). Per il coordinamento generale della commessa, infine, sono stati previsti costi per complessivi euro 15.020 per utilizzo di personale dell’Agenzia nel periodo di validità della Convenzione per complessive 16,5 giornate uomo.

Atto convenzionale	Durata	Piano delle attività	Quadro economico
III atto integrativo alla Convenzione 2019 stipulato 24.06.2021 DDG 24.06.2021 registrato Cdc 22.07.2021 (con osservazioni)	1.01.2021 - 31.07.2021 data inizio operatività 1.01.2021	La fornitura si articola in due macro-attività: Aggiornamento, modifica e gestione della piattaforma (aggiornamento e modifica della piattaforma (sia lato front-end, lato back-end e struttura dati e reporting) già realizzata con la Convenzione precedente secondo le seguenti nuove specifiche funzionali, che comportano una variazione significativa di flussi e processi: predisposizione del format per l'inserimento della prenotazione per i veicoli di categoria M1 della fascia 61-135 di CO2g/km al posto della fascia 61-110 CO2g/km; predisposizione del format per l'inserimento della prenotazione per i veicoli delle categorie N1 e M1 Speciali; modifica del termine di rottamazione da 15 a 30 gg, per le categorie M1, applicabile anche alle nuove categorie N1 e M1 Speciali, per tutte le prenotazioni attive al 31/12/2020 e per tutte quelle inserite a partire dal 1/1/2021; predisposizione e gestione di distinti processi di prenotazione dei contributi in funzione delle categorie e fasce di emissioni: veicoli L, veicoli M1 0-60 CO2 g/km e 61-135 CO2 g/km, N1 e M1 Speciali - aggiornamento della reportistica periodica mensile delle prenotazioni inserite in piattaforma, sulla base delle nuove fasce e modelli di veicoli sopra indicati, con il dettaglio delle relative informazioni rilevanti ai fini dell'individuazione, tra le altre, del soggetto titolare del credito d'imposta maturato - pianificazione e attuazione di una reingegnerizzazione del software a fronte dell'aumento del numero di prenotazioni rispetto alle previsioni).	Per le attività finalizzate all'aggiornamento, modifica e manutenzione correttiva della Piattaforma in tutte le sue componenti è stato stimato un costo complessivo di euro 79.780 (a tal fine sono previsti costi per acquisizione di beni e servizi per euro 50.000 per l'aggiornamento e gestione piattaforma e utilizzo di personale dell'Agenzia per complessive 98 giornate uomo pari ad un costo di euro 29.780). Per le attività di prestazione di Servizi a Misura è stato stimato un costo complessivo di euro 288.321 di cui: euro 45.691 per l'erogazione del servizio di Help Desk nel periodo di validità della Convenzione, per l'accesso agli incentivi stanziati per ogni anno (a tal fine sono previsti costi per acquisizione di beni e servizi per euro 15.000 e costi per utilizzo di personale dell'Agenzia per complessive 107 giornate uomo pari ad un costo di euro 30.691); per l'erogazione del servizio di Verifiche a Campione è previsto un costo totale di euro 242.630 nel periodo di validità della Convenzione (a tal fine sono previsti costi per utilizzo di personale dell'Agenzia per complessive 866 giornate uomo). Per il coordinamento generale della commessa, infine, sono stati previsti costi per complessivi euro 9.745 per utilizzo di personale dell'Agenzia nel periodo di validità della Convenzione per complessive 10,5 giornate uomo. Sui costi come sopra determinati, sarà calcolata la quota dei costi indiretti, secondo quanto stabilito al paragrafo 5 dell'Allegato C - Disciplinare di Rendicontazione della Convenzione stipulata il 19 dicembre 2019.

Atto convenzionale	Durata	Piano delle attività	Quadro economico
		Erogazione di servizi a misura a seconda delle disposizioni di legge (Help Desk; verifiche "automatiche"; verifiche "a campione"); E' altresì fornito il servizio di reportistica per l'analisi statistica periodica dell'andamento dello strumento incentivante e dell'helpdesk.	

Atto convenzionale	Durata	Piano delle attività	Quadro economico
Convenzione 2021 stipulata 22.12.2021 DDG 14.01.2022 registrato Cdc 10.02.2022	1.08.2021 - 31.12.2022 data inizio operatività 13.01.2022	La fornitura si articola in due macro-attività: Gestione della piattaforma e realizzazione della piattaforma anche per gli incentivi all'acquisto dei veicoli usati (gestione della piattaforma e delle dashboard (in tutte le sue componenti sia tecniche che di servizio), a partire dalla manutenzione correttiva, gestione sistemistico-applicativa, licensing e servizi in cloud; realizzazione della piattaforma per gli incentivi all'acquisto dei veicoli usati e aggiornamento delle relative dashboard. Si precisa che queste due attività non rientrano in alcuna delle convenzioni precedenti, e non sono mai state spese, in quanto: la gestione, il cloud, la connettività etc è un'attività corrente e continuativa, collegata all'utilizzo della piattaforma a partire dal 1° agosto; la piattaforma per i veicoli usati è una applicazione ex-novo, che ha riutilizzato, tutto dove possibile, componenti e logiche già impiegate nelle precedenti piattaforme, che ha tuttavia richiesto un significativo adattamento dei processi, dei report, delle modalità di controllo a campione e dei flussi, oltre a ripercorrere l'intero ciclo di collaudo e installazione). Erogazione di servizi a misura a seconda delle disposizioni di legge (Help desk e contact center; Verifiche "automatiche"; Verifiche "a campione" sulle nuove prenotazioni a valere sulla dotazione Legge 30 dicembre 2020, n.178, art.1 c. 659)	Per le attività finalizzate alla realizzazione, aggiornamento e manutenzione correttiva della Piattaforma in tutte le sue componenti è stato stimato un costo complessivo di euro 263.436; a tal fine sono previsti costi per acquisizione di beni e servizi per euro 140.000 e utilizzo di personale dell'Agenzia per complessive 479 giornate uomo pari ad un costo di euro 123.436. Per le attività di prestazione di Servizi a Misura è stato stimato un costo complessivo di euro 2.262.048 di cui: euro 162.887 per l'erogazione del servizio di Help Desk nel periodo di validità della Convenzione (a tal fine sono previsti costi per utilizzo di personale dell'Agenzia per complessive 567 giornate uomo e costi per l'acquisizione di beni e servizi per euro 163.000); per l'erogazione del servizio di Verifiche a Campione è previsto un costo totale di euro 1.912.494 nel periodo di validità della Convenzione (a tal fine sono previsti costi per utilizzo di personale dell'Agenzia per complessive 6.827 giornate uomo). Per il coordinamento generale della commessa, infine, sono stati previsti costi per complessivi euro 23.667 per utilizzo di personale dell'Agenzia nel periodo di validità della Convenzione per complessive 25,5 giornate uomo. Sui costi come sopra determinati, sarà calcolata la quota dei costi indiretti, secondo quanto stabilito al paragrafo 5 dell'Allegato C - Regolamento di rendicontazione. In particolare, gli stessi, previsti dalla Proposta tecnico-economica, risultano essere euro 631.371.

Atto convenzionale	Durata	Piano delle attività	Quadro economico
I atto integrativo alla Convenzione 2021 stipulato 14.07.2022 DDG 22.07.2022 registrato Cdc 5.08.2022	13.04.2022 - 31.12.2022 data inizio operatività 25.05.2022	La fornitura si articola in due macro-attività: Aggiornamento, modifica e gestione della piattaforma informatica anche per l'inserimento delle prenotazioni da parte di persone giuridiche per car sharing o noleggio con finalità commerciali, per la possibilità di prenotazioni con contributo maggiorato per le persone fisiche con ISEE inferiore a 30 mila euro, per la scissione delle prenotazioni dei veicoli L in elettrici e non elettrici e i veicoli commerciali elettrici (modifica della piattaforma e l'aggiornamento delle relative dashboard dal momento che la piattaforma dovrà tenere conto di tutte le nuove specifiche necessarie all'inserimento delle prenotazioni. Al contempo, le nuove specifiche dovranno coesistere con quelle attualmente in essere riferite alle prenotazioni ancora in fase di completamento a valere sulla precedente convenzione. Tale coesistenza impone la necessità di prevedere rigidi protocolli di sicurezza e controllo per evitare commistione e confusioni tra i due distinti percorsi di prenotazione); gestione della piattaforma e delle dashboard (in tutte le sue componenti sia tecniche che di servizio), a partire dalla manutenzione correttiva, fino alla gestione sistemistico-applicativa, licensing, connettività e servizi in cloud; modifica delle modalità di accesso tramite servizio "multiutenza". Erogazione di servizi a misura a seconda delle disposizioni di legge (Help Desk e contact center - introducendo in via sperimentale un servizio di chatbot funzionale; verifiche "automatiche"; verifiche "a campione" sulle nuove	Per le attività finalizzate alla realizzazione, aggiornamento e manutenzione correttiva della Piattaforma in tutte le sue componenti è stato stimato un costo complessivo di euro 116.143; a tal fine sono previsti costi per acquisizione di beni e servizi per euro 58.000 e utilizzo di personale dell'Agenzia per complessive 210 giornate uomo pari ad un costo di euro 58.143. Per le attività di prestazione di Servizi a Misura è stato stimato un costo complessivo di euro 331.349 di cui: euro 98.535 per l'erogazione del servizio di Help Desk nel periodo di validità della Convenzione (a tal fine sono previsti costi per l'acquisizione di beni e servizi per euro 45.000 e utilizzo di personale dell'Agenzia per complessive 216 giornate uomo pari ad un costo di euro 53.535); per l'erogazione del servizio di Verifiche a Campione è previsto un costo totale di euro 203.581 nel periodo di validità della Convenzione (a tal fine sono previsti costi per utilizzo di personale dell'Agenzia per complessive 770 giornate uomo). Per il coordinamento generale della commessa, infine, sono stati previsti costi per complessivi euro 29.233 per utilizzo di personale dell'Agenzia nel periodo di validità della Convenzione per complessive 52 giornate uomo. Sui costi come sopra determinati, sarà calcolata la quota dei costi indiretti, secondo quanto stabilito al paragrafo 5 dell'Allegato C - Regolamento di rendicontazione. In particolare, gli stessi, previsti dalla Proposta tecnico-economica, risultano essere euro 111.873.

Atto convenzionale	Durata	Piano delle attività	Quadro economico
		prenotazioni a valere sulla dotazione di cui al d.p.c.m. del 6 aprile 2022.	

Atto convenzionale	Durata	Piano delle attività	Quadro economico
Convenzione 2023 stipulata 21.12.2022 DDG 21.12.2022 registrato Cdc 20.01.2023	1.01.2023 - 31.12.2023 data inizio operatività 10.01.2023	La fornitura si articola in due macro-attività: Gestione della piattaforma informatica e delle dashboard per la gestione dei contributi (gestione della piattaforma e delle dashboard (in tutte le sue componenti sia tecniche che di servizio), a partire dalla manutenzione correttiva, fino alla gestione sistemistico-applicativa, licensing, connettività e gestione infrastruttura; attività di piccola manutenzione evolutiva, ovvero di modifiche di funzionalità e flussi, in base alle richieste pervenute dall'Amministrazione, che comportino un effort limitato di sviluppo o configurazione (es: aggiunta di singole funzionalità, revisione label, etc.) Erogazione di servizi a misura in relazione alle nuove prenotazioni attese (Help Desk e contact center; verifiche "automatiche"; verifiche "a campione" sulle nuove prenotazioni a valere sulla dotazione di cui alla Legge 30 dicembre 2020 n.178 e al d.p.c.m. 6 aprile 2022 e ss.mm.ii. Sono previsti inoltre come servizi integrativi: riprogettazione e rifacimento del sito; introduzione, dopo la fase sperimentale, del servizio di Chatbot.	Per le attività finalizzate alla gestione, aggiornamento e manutenzione, cloud e reporting della Piattaforma in tutte le sue componenti è stato stimato un costo di euro 130.007 per complessive 420 giornate uomo, oltre a euro 125.000 per acquisto di beni e servizi; per la riprogettazione del sito internet è stato stimato un costo di euro 14.907 per complessive 50 giornate uomo, oltre a euro 90.000 per acquisto di beni e servizi; per la realizzazione di Webinar e contenuti info-formativi sono previsti euro 10.000 per acquisto di beni e servizi; per l'attivazione del servizio Chatbot sono previsti euro 20.000 per acquisto di beni e servizi. Per le attività di prestazione di Servizi a Misura è stato stimato un costo complessivo di euro 2.057.900 di cui: euro 426.140 per l'erogazione del servizio di Help Desk nel periodo di validità della Convenzione (a tal fine sono previsti costi per l'acquisizione di beni e servizi per euro 128.000 e utilizzo di personale dell'Agenzia per complessive 1.000 giornate uomo pari ad un costo di euro 298.140); per l'erogazione del servizio di Verifiche a Campione è previsto un costo totale di euro 1.631.760 nel periodo di validità della Convenzione (a tal fine sono previsti costi per utilizzo di personale dell'Agenzia per complessive 5.905 giornate uomo). Per il coordinamento generale della commessa, infine, sono stati previsti costi per complessivi euro 131.689 per utilizzo di personale dell'Agenzia nel periodo di validità della Convenzione per complessive 228 giornate uomo. Sui costi come sopra determinati, sarà calcolata la quota dei costi indiretti, secondo quanto stabilito al paragrafo 5 dell'Allegato C - Regolamento di rendicontazione. In particolare, gli stessi, previsti dalla Proposta tecnico-economica, risultano essere euro 644.876.

Atto convenzionale	Durata	Piano delle attività	Quadro economico
Convenzione 2024 stipulata 3.04.2024 DDG 4.04.2024 registrato con osservazioni CdC 23.05.2024	1.01.2024 – 31.07.2024 Data inizio operatività 23.01.2024	La fornitura si articola in due macro-attività: Gestione della piattaforma e delle dashboard (in tutte le sue componenti sia tecniche che di servizio), a partire dalla manutenzione correttiva, fino alla gestione sistemistico-applicativa, licensing, connettività e servizi in cloud; attività di manutenzione evolutiva, ovvero di modifiche di funzionalità e flussi. Erogazione di servizi a misura in relazione alle nuove prenotazioni attese (Help Desk e contact center; verifiche "automatiche"; verifiche "a campione" sulle nuove prenotazioni a valere sulla dotazione di cui alla Legge 30 dicembre 2020 n.178 e al d.p.c.m. 6 aprile 2022 e ss.mm.ii.). Invitalia, con riferimento alle nuove prenotazioni, dimensionerà il servizio di help desk di primo e secondo livello tramite il proprio contact center, con canale sincrono e asincrono. Per velocizzare i tempi di risposta e far fronte al crescente incremento di informazioni provenienti anche da privati (non concessionari) risulta attivo un servizio Chatbot. La gestione dei contatti include anche i costi di traffico telefonico, essendo il numero verde un numero gratuito per l'utenza e interamente a carico dell'azienda. Inoltre, è previsto l'aggiornamento delle FAQ pubblicate sul sito elaborate sulla base delle richieste e segnalazioni pervenute. D'intesa tra le parti, al fine di garantire un coordinamento tempestivo ed efficace, il personale dell'Agenzia, fino ad un massimo di 2 figure professionali <i>full time equivalent</i>, potrà svolgere	Per le attività finalizzate alla gestione, aggiornamento e manutenzione, cloud e reporting della Piattaforma in tutte le sue componenti è stato stimato un costo di euro 118.694 per complessive 368 giornate uomo, oltre a euro 165.000 per acquisto di beni e servizi; per l'attivazione del servizio Chatbot sono previsti euro 29.000 per acquisto di beni e servizi. Per le attività di prestazione di Servizi a Misura è stato stimato un costo complessivo di euro 1.166.790 di cui: euro 291.165 per l'erogazione del servizio di Help Desk nel periodo di validità della Convenzione (a tal fine sono previsti costi per l'acquisizione di beni e servizi per euro 96.402 e utilizzo di personale dell'Agenzia per complessive 613 giornate uomo pari ad un costo di euro 194.763); per l'erogazione del servizio di Verifiche a Campione e di Assistenza amministrativa è previsto un costo totale di euro 875.625 nel periodo di validità della Convenzione (a tal fine sono previsti costi per utilizzo di personale dell'Agenzia per complessive 3.229 giornate uomo); Per il coordinamento generale della commessa, infine, sono stati previsti costi per complessivi euro 81.336 per utilizzo di personale dell'Agenzia nel periodo di validità della Convenzione per complessive 133 giornate uomo. Sui costi come sopra determinati, sarà calcolata la quota dei costi indiretti, secondo quanto stabilito al paragrafo 5 dell'Allegato C – Regolamento di rendicontazione. In particolare, gli stessi, previsti dalla Proposta tecnico-economica, risultano essere euro 390.205.

Atto convenzionale	Durata	Piano delle attività	Quadro economico
		attività di supporto alla predisposizione degli atti e dei documenti necessari alla gestione ed al monitoraggio della misura, anche presso la sede del Ministero delle Imprese e del Made in Italy – Direzione Generale per la politica industriale, la riconversione e la crisi industriale, l'innovazione, le PMI e il Made in Italy.	
Atto integrativo di Proroga della Convenzione 2024 stipulato il 25.07.2024 DDG 6.08.2024	Proroga della durata della Convenzione 2024 fino al 30.06.2025	Tale atto integrativo sostituisce integralmente il Piano delle attività e dei costi oggetto della Convenzione del 3 aprile 2024 e ne integra gli aspetti in relazione alle modifiche intervenute per effetto dell'entrata in vigore del d.p.c.m. 20/05/2024, che rendono necessaria tale integrazione per il periodo 3/04/2024-30/06/2025 al fine di garantire la continuità del servizio e le necessarie verifiche anche in	Per le attività finalizzate alla gestione, aggiornamento e manutenzione, cloud e reporting della Piattaforma in tutte le sue componenti è stato stimato un costo di euro 248.340 per complessive 736 giornate uomo, oltre a euro 801.315 per acquisto di beni e servizi; per l'attivazione del servizio Chatbot sono previsti euro 58.000 per acquisto di beni e servizi.

Atto convenzionale	Durata	Piano delle attività	Quadro economico
Registrato alla CdC 22.08.2024		considerazione dell'estensione del termine per il completamento delle prenotazioni da 180 gg a 270 gg come previsto dal DM 17 Ottobre 2023 (G.U. n. 298 del 22/12/2023). La fornitura si articola in: Aggiornamento, modifica e gestione della piattaforma con le novità introdotte dal d.p.c.m. 20 maggio 2024; Realizzazione della piattaforma per la gestione degli incentivi all'installazione di impianti a GPL e metano per autotrazione su autoveicoli di categoria M1; Realizzazione della piattaforma per la gestione degli incentivi destinati all'acquisto di veicoli di categoria M1 da parte dei titolari di licenze di taxi e di soggetti autorizzati all'esercizio del servizio di noleggio con conducente; Adeguamento ed aggiornamento costante del sistema di reporting verso il MIMIT; Erogazione di servizi a misura in relazione alle nuove prenotazioni attese (Help Desk e contact center; verifiche "automatiche"; verifiche "a campione", assistenza amministrativa e reportistica sulle nuove prenotazioni a valere sulla dotazione di cui alla Legge 30 dicembre 2020 n.178, al d.p.c.m. 6 aprile 2022 e ss.mm.ii e al d.p.c.m. 20 maggio 2024). Inoltre, con il presente incarico si prevedono ulteriori attività aventi per oggetto la manutenzione e l'aggiornamento del sito, comprensivi della revisione dei contenuti con le novità introdotte dal d.p.c.m. 20 maggio 2024; si precisa che le	Per le attività di prestazione di Servizi a Misura è stato stimato un costo complessivo di euro 2.420.705 di cui: euro 469.665 per l'erogazione del servizio di Help Desk (a tal fine sono previsti costi per l'acquisizione di beni e servizi per euro 241.923 e utilizzo di personale dell'Agenzia per complessive 907 giornate uomo pari ad un costo di euro 227.741); euro 1.951.040 per l'erogazione del servizio di Verifiche a Campione e di Assistenza amministrativa (a tal fine sono previsti costi per beni e servizi per euro 200.000 e utilizzo di personale dell'Agenzia per complessive 6.660 giornate uomo pari ad un costo di euro 1.751.040); Per il coordinamento generale della commessa, infine, sono stati previsti costi per complessivi euro 231.822 per utilizzo di personale dell'Agenzia nel periodo di validità della Convenzione 3 aprile 2024, come integrata e prorogata dal presente Atto per complessive 342 giornate uomo. Sui costi come sopra determinati, sarà calcolata la quota dei costi indiretti, secondo quanto stabilito al paragrafo 5 dell'Allegato C - Regolamento di rendicontazione. In particolare, gli stessi, previsti dalla Proposta tecnico-economica, risultano essere euro 940.045.

Atto convenzionale	Durata	Piano delle attività	Quadro economico
		attività di seguito elencate non rientrano in alcuna delle convenzioni precedenti, e non sono mai state spese, in quanto: la gestione della piattaforma e lo svolgimento delle attività ad essa connesse (cloud, connettività, etc), sono collegati all'utilizzo della piattaforma stessa la cui apertura è prevista dal 3 giugno 2024; la piattaforma per gli incentivi destinati ai Taxi/NCC è un'applicazione ex-novo, per la quale sono riutilizzate componenti e logiche già impiegate nelle precedenti piattaforme ma che ha tuttavia richiesto nuovi processi quali l'interoperabilità con il Registro Nazionale degli Aiuti per la verifica <i>de minimis</i> (Reg. (UE) 2023 n. 2831) con il rilascio del Codice Identificativo dell'Aiuto (COR) e del Codice Unico del Progetto (CUP) nonché, ove necessario, del Codice di richiesta di variazione dell'Aiuto individuale (COVAR); la piattaforma per gli incentivi all'installazione di impianti a GPL e metano per autotrazione su autoveicoli di categoria M1, di nuova realizzazione, prevede nuovi componenti e logiche, ed un'implementazione di report, modalità di controllo a campione e flussi, nonché la creazione di un sistema di accreditamento per i nuovi utenti; le novità di cui sopra, unitamente alle modifiche di componenti e logiche già impiegate nelle precedenti piattaforme, quali ad esempio la maggiorazione ISEE, le novità introdotte per i veicoli commerciali, l'incentivo per l'acquisto di veicoli usati, comportano, inoltre, un significativo adattamento dei report, delle modalità di	

Atto convenzionale	Durata	Piano delle attività	Quadro economico
		controllo a campione e dei flussi, oltre a ripercorrere l'intero ciclo di collaudo e installazione. Infine, d'intesa tra le parti, al fine di garantire una corretta gestione della misura, e di favorire il monitoraggio dello strumento agevolativo, saranno forniti al MIMIT report mensili e on demand, come di seguito dettagliati: Report per trasmissione dati ad Agenzia delle Entrate (elaborazione e condivisione mensile dei dati relativi alle imprese costruttrici o importatrici beneficiarie del credito d'imposta, sulla base delle operazioni confermate dai venditori nel mese precedente, ai fini dell'adempimento dell'obbligo di trasmissione dei suddetti dati da parte del Ministero all'Agenzia delle Entrate); Reportistica Standard (elaborazione e condivisione mensile dei dati relativi al tiraggio della misura, sulla base delle prenotazioni confermate, distinte per categoria e fascia di emissioni dei veicoli incentivati); Reportistica on demand (elaborazione e condivisione dei dati Ecobonus concernenti aspetti specifici non ricompresi nella reportistica standard. Su richiesta specifica da parte del MIMIT potranno essere richiesti degli approfondimenti di reportistica sulla base dei dati disponibili).	

Fonte: Corte dei conti su dati Mise-Mimit

Tabella n. 2 Costi di personale sostenuti per le Convenzioni con Invitalia

Convenzione 2019 (1.02.2019 - 31.07.2021)													
Qualifica	N. risorse	gg/uomo					Qualifica	N. risorse	Costi				
		totale	distinte per Attività						totale	distinte per Attività			
			(a)	(b)	(c)	(d)				(a)	(b)	(c)	(d)
Dirigente	3	21,7				21,7	Dirigente	3	17.266,01				17.266,01
1° liv. Quadro	9	135,67	75,8	31,3	25,66	2,91	1° livello quadro	9	61.823,85	36.404,16	14.728,12	9.041,07	1.650,50
2° livello	13	163,03	54,52	36,89	71,62		2° livello	13	59.274,43	14.349,20	13.909,33	27.001,21	4.056,15
3° livello	13	277,37	196,52	16,47	64,38		3° livello	13	75.514,59	53.306,32	5.007,92	17.200,35	
4° livello	8	317,86	294,52	23,34			4° livello	8	54.243,84	49.551,32	4.692,52		
Totale	46	915,63	621,36	108	161,66	24,61	Totale	46	268.122,72	153.611,00	38.337,89	53.242,63	22.972,66

I° A.I. alla Convenzione 2019 (22.07.2020 - 31.07.2021)													
Qualifica	N. risorse	gg/uomo					Qualifica	N. risorse	Costi				
		totale	distinte per Attività						totale	distinte per Attività			
			(a)	(b)	(c)	(d)				(a)	(b)	(c)	(d)
Dirigente	4	21,9				21,9	Dirigente	7	23.646,31				23.646,31
1° liv. Quadro	9	259,31	231,99	12,36	14,89	0,07	1° livello quadro	15	128.553,65	116.667,23	6.427,44	5.362,80	96,18
2° livello	13	434,13	288,01	133,69	12,43		2° livello	20	137.058,17	93.543,67	39.039,12	4.475,38	
3° livello	8	162,02	99,17		62,85		3° livello*	13	46.899,88	30.082,39	485,64	16.331,85	
4° livello	6	181,07	139,74	41,33			4° livello	12	38.331,81	28.882,37	9.449,44		
Totale	40	1.058,43	758,91	187,38	90,17	21,97	Totale	67	374.489,82	269.175,66	55.401,64	26.170,03	23.742,49
* Le risorse per le quali risulta il valore "0,0 g/uomo" hanno effettuato attività di presidio straordinario per cui viene rendicontato il solo costo straordinario in base alle ore rendicontate													

II° A.I. alla Convenzione 2019 (26.08.2020 - 31.07.2021 proroga dei costi per studio impatto ambientale al 31.03.2022)													
Qualifica	N. risorse	gg/uomo					Qualifica	N. risorse	Costi				
		totale	distinte per Attività						totale	distinte per Attività			
			(a)	(b)	(c)	(d)				(a)	(b)	(c)	(d)
Dirigente	3	51,71			32,41	19,3	Dirigente	3	37.414,10			22.530,66	14.883,44
1° liv. Quadro	11	481,02	199,71	93,36	187,95		1° livello quadro	11	220.341,85	98.059,92	45.737,14	76.544,79	
2° livello	11	375,24	287,44	43,7	44,1		2° livello	11	121.805,74	91.644,96	14.140,76	16.020,02	
3° livello	14	859,6	379,24	113,01	367,35		3° livello	14	227.591,02	96.477,95	33.150,23	97.962,84	
4° livello	12	1148,21	842,14	91,37	214,7		4° livello	12	234.724,58	169.617,73	17.387,26	47.719,59	
Totale	51	2.915,78	1708,53	341,44	846,51	19,3	Totale	51	841.877,29	455.800,56	110.415,39	260.777,90	14.883,44

III° A.I. alla Convenzione 2019 (1.01.2021 - 31.07.2021)													
Qualifica	N. risorse	gg/uomo					Qualifica	N. risorse	Costi				
		totale	distinte per Attività						totale	distinte per Attività			
			(a)	(b)	(c)	(d)				(a)	(b)	(c)	(d)
Dirigente							Dirigente						
1° liv. Quadro	2	193,41	68,44		124,97		1° livello quadro	2	108.229,12	39.556,77		68.672,35	
2° livello	3	148,36	61,47		86,89		2° livello	3	46.051,18	20.913,58		25.137,60	
3° livello	1	12,77	12,77				3° livello	1	3.617,56	3.617,56			
4° livello	1	100,53	100,53				4° livello	1	16.680,85	16.680,85			
5° livello	1	134,37	134,37				5° livello	1	26.695,26	26.695,26			
Totale	8	589,44	377,58		211,86		Totale	8	201.273,97	107.464,02		93.809,95	

Convenzione 2021 (1.08.2021 - 31.12.2022)													
Qualifica	N. risorse	gg/uomo					Qualifica	N. risorse	Costi				
		totale	distinte per Attività						totale	distinte per Attività			
			(a)	(b)	(c)	(d)				(a)	(b)	(c)	(d)
Dirigente	6	68,94			11,30	57,64	Dirigente	6	71.831,04			8.105,14	63.725,90
1° liv. Quadro	10	363,05	335,65	12,00	15,40		1° livello quadro	10	197.752,96	184.957,58	6.603,82	6.191,56	
1° livello Quadro B	13	167,23	147,95	9,01	10,27		1° livello Quadro B	13	82.037,41	73.188,14	4.492,33	4.356,94	
2° livello	17	332,05	308,11	15,17	8,77		2° livello	17	113.228,19	104.533,78	6.015,88	2.678,53	
3° livello	15	517,51	316,65	78,42	122,44		3° livello	15	131.874,41	81.723,87	22.659,87	27.490,67	
4° livello	66	5.035,94	4.604,80	431,14			4° livello	66	341.577,39	332.515,97	9.061,42		
5° livello	2	50,20	43,96	6,24			5° livello	2	15.195,09	13.508,82	1.686,27		
Totale	129	6.534,92	5.757,12	551,98	168,18	57,64	Totale	129	953.496,49	790.428,16	50.519,59	48.822,84	63.725,90

I Atto Integrativo alla Convenzione 2021 (13.04.2022 - 31.12.2022)													
Qualifica	N. risorse	gg/uomo					Qualifica	N. risorse	Costi				
		totale	distinte per Attività						totale	distinte per Attività			
			(a)	(b)	(c)	(d)				(a)	(b)	(c)	(d)
Dirigente	2	33,66			15,46	18,2	Dirigente	2	33.649,38			12.328,50	21.320,88
1° liv. Quadro							1° livello quadro						
1° livello Quadro B	5	75,51	33,41	22,64	19,46		1° livello Quadro B	5	38.954,35	17.801,95	12.897,71	8.254,69	
2° livello	5	137,1	135,87	0	1,23		2° livello	5	43.863,45	43.160,78	0,00	702,67	
3° livello	5	188,76	84,72	92,75	11,29		3° livello	5	49.776,09	21.052,18	25.571,77	3.152,14	
4° livello	13	971,05	927,6	43,45			4° livello	13	200.212,10	191.708,38	8.503,72		
5° livello							5° livello						
Totale	30	1.406,08	1.181,60	158,84	47,44	18,2	Totale	30	366.455,37	273.723,29	46.973,20	24.438,00	21.320,88

Convenzione 2023 (1.01.2023 - 31.12.2023)													
Qualifica	N. risorse	ore/uomo						Qualifica	N. risorse	Costi			
		totale	distinte per Attività				totale			distinte per Attività			
			(a)	(b)	(c)	(d)				(a)	(b)	(c)	(d)
Dirigente	3	478,68					Dirigente	3	64.521,41				
1° liv. Quadro	1	124,50					1° livello quadro	1	10.515,27				
1° livello Quadro B	14	3.123,80					1° livello Quadro B	14	237.088,44				
2° livello	17	6.071,80					2° livello	17	296.507,27				
3° livello	21	9.218,00					3° livello	21	371.778,06				
4° livello	40	38.502,98					4° livello	40	1.208.027,25				
5° livello	1	89,64					5° livello	1	3.847,22				
Totale	97	57.609,40					Totale	97	2.192.284,92				
Per la Convenzione 2023 non sono state sostenute spese per collaboratori e per trasferte													

Convenzione 2024 + Atto Integrativo alla Convenzione 2024 (1.01.2024 - 30.06.2025)													
Qualifica	N. risorse	ore/uomo					Qualifica	N. risorse	Costi				
		totale	distinte per Attività						totale	distinte per Attività			
			(a)	(b)	(c)	(d)				(a)	(b)	(c)	(d)
Dirigente	4	61,35					Dirigente	4	9.512,27				
1° liv. Quadro	1	70,88					1° liv. Quadro	1	6.488,30				
1° livello Quadro B	14	1.848,48					1° livello Quadro B	14	136.300,13				
Livello B	16	601,38					Livello B	16	27.236,28				
2° livello	18	1.315,03					2° livello	18	65.247,81				
3° livello	22	2.827,50					3° livello	22	120.826,24				
Livello D	30	1.292,15					Livello D	30	50.551,31				
4° livello	37	8.286,46					4° livello	37	273.282,68				
Livello E	46	4.027,91					Livello E	46	126.614,05				
5° livello	3	165,01					5° livello	3	5.822,79				
Totale	191	20.496,15					Totale	191	821.881,86				
*Per la Convenzione 2024 e A.I. alla Convenzione non sono state sostenute spese per collaboratori e per trasferte													

Fonte: Corte dei conti su dati Mise e Mimit

CORTE DEI CONTI - CENTRO UNICO PER LA FOTORIPRODUZIONE E LA STAMPA - ROMA

