L'UPB pubblica il Focus "L'esenzione del bollo auto per il 2027"

Comunicato stampa

L'ESENZIONE DEL BOLLO AUTO TOCCA IL 73 PER CENTO DELLE FAMIGLIE CON VEICOLI, IMPATTO POTENZIALMENTE SUPERIORE PER I MENO ABBIENTI

- **Il bollo attuale incide fino a sei volte di più sulla spesa delle famiglie meno abbienti ed è poco collegato al valore, all'utilizzo e all'impatto ambientale dei veicoli**
- **La stabilizzazione della misura richiederebbe coperture strutturali insieme a una valutazione dell'assetto del tributo e interventi sulla mobilità**

27 ottobre 2026 | L'esenzione dal bollo auto per il 2027 raggiungerebbe il 73 per cento delle famiglie che possiedono almeno un veicolo, con benefici in proporzione superiori per quelle con minore capacità di spesa. La misura interviene infatti su un tributo che, nella sua configurazione attuale, incide fino a sei volte di più sui bilanci delle famiglie meno abbienti rispetto ai nuclei più agiati. Considerata insieme alle riduzioni delle accise sui carburanti disposte nel corso di quest'anno, l'esenzione del bollo 2027 varrebbe potenzialmente circa la metà del peso del caro carburanti del 2026.

Sono queste le principali conclusioni che emergono dal Focus "L'esenzione dal bollo auto per il 2027", pubblicato oggi dall'Ufficio parlamentare di bilancio (UPB). Attraverso il proprio modello di microsimulazione, l'UPB analizza il peso del bollo auto nella sua configurazione vigente e stima gli effetti distributivi sulle famiglie della nuova esenzione prevista dal decreto legge 17 settembre 2026, n. 162.

Lo studio dell'UPB rileva che il possesso di un'automobile riguarda l'85 per cento delle famiglie. Attualmente, il bollo è dovuto per il solo possesso del veicolo, anche se non utilizzato, ed è commisurato alla potenza; inoltre, non si modifica con i chilometri percorsi, non segue il valore dell'auto e dipende debolmente dalle emissioni. Poiché l'auto è un bene quasi universale e l'importo del tributo varia poco tra le famiglie, il bollo in rapporto alla spesa familiare pesa sei volte di più sui nuclei del primo decile rispetto a quelle dell'ultimo.

Secondo le stime dell'UPB, il beneficio dell'esenzione dal bollo per il 2027 riguarderebbe il 45 per cento dei veicoli e il 65 per cento degli intestatari, raggiungendo il 73 per cento delle famiglie che possiedono almeno un veicolo. Considerando anche le famiglie prive di veicoli, la quota dei nuclei beneficiari sarebbe pari al 63 per cento. La quota del tributo

coperta dall'esenzione raggiungerebbe circa il 45 per cento nei primi decili della distribuzione, contro il 29 per cento nell'ultimo.

Il beneficio sarebbe di importo simile lungo la distribuzione, ma più rilevante per le famiglie meno abbienti: in rapporto alla spesa varrebbe l'1,1 per cento nel primo decile e lo 0,2 nell'ultimo. La misura risulterebbe quindi più rilevante per i nuclei con livelli di consumo più contenuti.

Rispetto a una stima dell'incidenza del caro carburanti nel 2026 pari all'1,2 per cento della spesa delle famiglie, l'esenzione dal bollo per il 2027 varrebbe lo 0,4 per cento della spesa familiare e, unitamente alle riduzioni delle accise introdotte nel 2026, toccherebbe lo 0,6 per cento, pari alla metà degli aggravi dello scorso anno.

Gli impatti sono differenziati: per le famiglie con minore capacità di spesa, le risorse potenzialmente riconosciute sarebbero pressoché equivalenti al maggior costo per carburanti sostenuto per il 2026. Il beneficio dell'esenzione, tuttavia, non dipende dall'effettivo utilizzo dell'automobile: per le famiglie che percorrono pochi chilometri, il beneficio potrebbe superare il maggior costo dei carburanti, mentre per quelle che utilizzano maggiormente il veicolo ne compenserebbe soltanto una parte.

Va tenuto presente, inoltre, che il rincaro dei carburanti e le riduzioni delle accise si riferiscono al 2026, mentre l'esenzione dal bollo produrrà i propri effetti nel 2027. Inoltre, se i prezzi restassero sui livelli attuali, la spesa per carburanti del 2027 sarebbe più elevata di quella stimata per il 2026 e l'esenzione coprirebbe una parte minore dei costi.

La prospettiva, annunciata dal Governo, di rendere strutturale l'esenzione del bollo pone il tema del futuro di un tributo i cui obiettivi appaiono oggi poco definiti, dato che non segue né l'uso né il valore dei veicoli e solo debolmente le emissioni. La riproposizione dell'esenzione nella forma attuale presenterebbe alcune criticità: la discontinuità introdotta dalla soglia degli 80 kW (che introdurrebbe anche una discontinuità nel trattamento fiscale dei veicoli, con possibili effetti sul mercato dell'usato e sulle scelte dei produttori), la necessità di individuare coperture strutturali e gli effetti sull'autonomia finanziaria delle Regioni, che vedrebbero sostituito il gettito del tributo con un trasferimento statale.

In generale, la prospettiva di rendere permanente l'esenzione del bollo auto offre l'opportunità per valutare l'assetto di un tributo oggi poco collegato al valore, all'utilizzo e all'impatto ambientale dei veicoli. Se il rincaro dei carburanti dovesse rivelarsi persistente, il contesto potrebbe richiedere, accanto alle misure di emergenza, interventi di natura strutturale che rendano meno necessario l'uso dell'auto, dall'offerta di trasporto pubblico locale all'organizzazione dei tempi di lavoro.

Infine, l'esenzione dal bollo solleva interrogativi sull'autonomia finanziaria delle Regioni. A poche settimane dalla riforma che ha rafforzato l'autonomia di questo tributo, il mancato gettito viene trasferito sul bilancio dello Stato, facendo ricadere sulla totalità dei

contribuenti le maggiorazioni decise dalle singole Regioni. Se diventasse permanente, la misura rischierebbe di indebolire la responsabilità fiscale delle Regioni e di cristallizzare a carico del bilancio dello Stato il loro attuale sforzo fiscale. Restano inoltre incerti i criteri di ripartizione delle compensazioni statali, che potrebbero annullare gli effetti della riforma di agosto prima ancora della sua applicazione.