Focus n. 5/2026
"L'esenzione del bollo auto per il 2027"

Sintesi

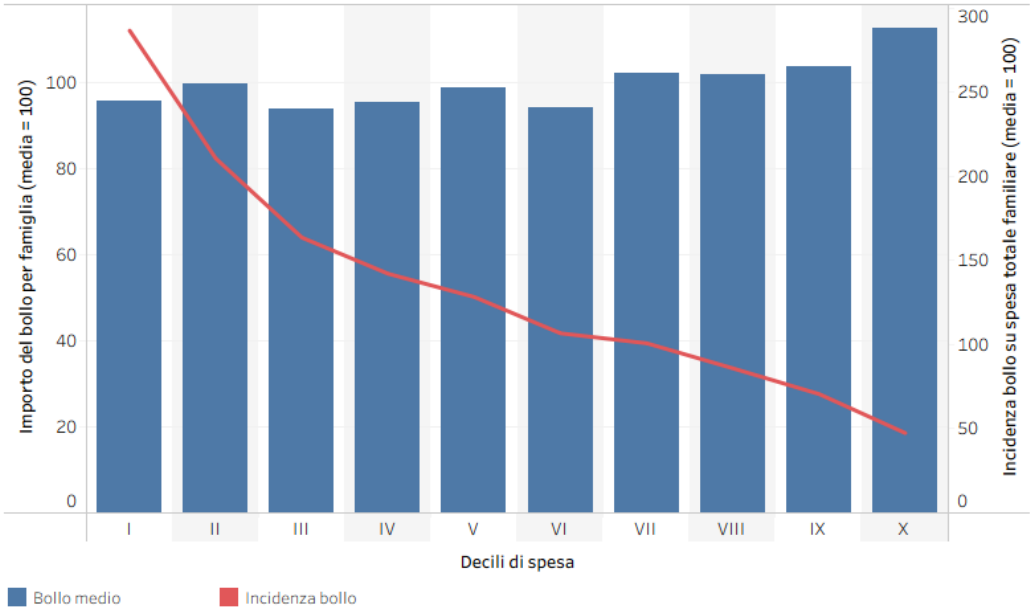
27 ottobre 2026 | L'esenzione dal bollo auto per il 2027 ha l'obiettivo dichiarato di ridurre i costi della mobilità individuale e si affianca agli interventi contro il caro carburanti. L'analisi descrive il tributo e, con il modello di microsimulazione dell'UPB, ne valuta il peso in rapporto al valore e all'uso dei veicoli e alla spesa delle famiglie. Stima quindi i possibili effetti complessivi e distributivi dell'esenzione, confrontandoli con quelli della riduzione delle accise e con i maggiori costi dovuti al rincaro dei carburanti.

Nato come tassa sulla circolazione, dal 1983 il bollo è dovuto sul possesso del veicolo finché questo resta iscritto al pubblico registro, indipendentemente dal suo utilizzo, una scelta che distingue l'Italia da molti paesi europei, dove chi non utilizza l'auto può sospenderne il pagamento. Commisurato alla potenza e solo in misura limitata alla classe ambientale, il bollo non colpisce l'uso, perché non dipende dai chilometri percorsi, né il valore del veicolo, che non è univocamente legato alla potenza e si riduce nel tempo mentre il tributo resta invariato.

Il possesso di un'auto riguarda l'85 per cento delle famiglie e il bollo si distribuisce tra esse in modo assai poco differenziato. Ordinando le famiglie per fasce di spesa, l'importo medio del tributo rimane pressoché invariato nei primi sei decili e aumenta solo moderatamente in quelli successivi: nell'ultimo decile supera di meno del 20 per cento quello del primo (fig. 1). A fronte di differenze molto più ampie nella spesa familiare, l'incidenza del bollo si riduce nettamente: nel primo decile è quasi tre volte la spesa media, nell'ultimo è inferiore alla metà, con un rapporto di circa sei a uno. Il bollo presenta dunque un'incidenza fortemente regressiva rispetto alla spesa delle famiglie, poiché il suo importo varia relativamente poco tra nuclei con capacità economiche molto diverse. Il tributo cresce inoltre assai meno del valore delle auto possedute e varia marginalmente con la percorrenza: pesa quindi relativamente di più sulle famiglie con minori capacità di spesa, che possiedono veicoli di valore più contenuto e li utilizzano meno.

È su questo tributo che interviene l'esenzione, riconosciuta per un solo veicolo per intestatario. In via principale sono esentate le autovetture a benzina o a gasolio o ibride con potenza fino a 80 kW e, in via residuale, i motocicli e i ciclomotori di chi non è intestatario di un'autovettura agevolabile. Per effetto di questi criteri è esentato il 45 per cento dei veicoli, sebbene la quota di persone che beneficiano della misura sia più ampia, risultando pari al 65 per cento degli intestatari: chi possiede più auto agevolabili, infatti, non resta escluso dal beneficio, ma lo ottiene su una sola di esse. Poiché a livello familiare è sufficiente che un solo componente abbia diritto all'esenzione affinché il nucleo risulti beneficiario, la misura raggiunge il 73 per cento delle famiglie che possiedono almeno un veicolo.

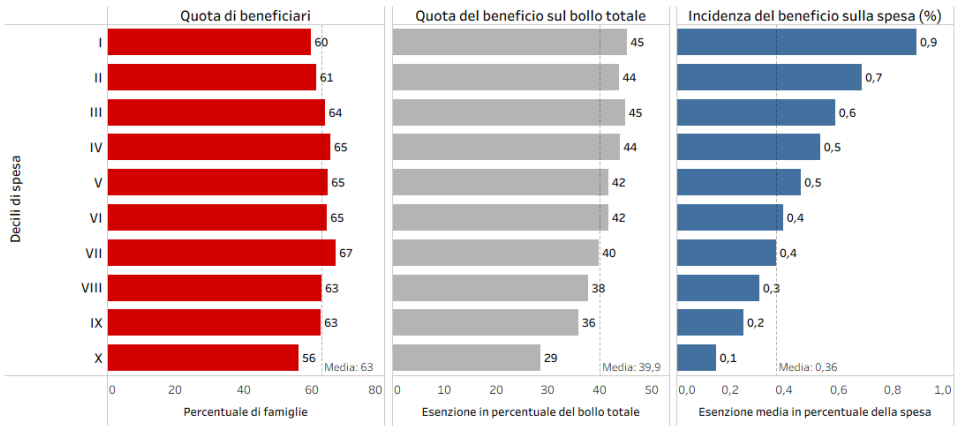
Fig. 1 – Bollo per famiglia e incidenza sulla spesa familiare, per decili di spesa *(indice, media = 100)*



Fonte: modello di microsimulazione UPB.

Considerando il complesso delle famiglie, la quota di quelle beneficiarie dell'esenzione è pari, in media, al 63 per cento e varia in misura moderata in relazione alla spesa, oscillando tra il 56 e il 67 per cento (fig. 2). Più marcate sono le differenze nella quota del bollo coperta dall'esenzione: più elevata nei primi decili, dove raggiunge circa il 45 per cento, e pari al 29 per cento nell'ultimo, per la maggiore diffusione di auto di potenza superiore alla soglia e il possesso di più veicoli per individuo. In rapporto alla spesa, il beneficio risulta nettamente più rilevante per le famiglie meno abbienti: raggiunge lo 0,9 per cento della spesa nel primo decile e si riduce progressivamente fino allo 0,1 per cento nell'ultimo.

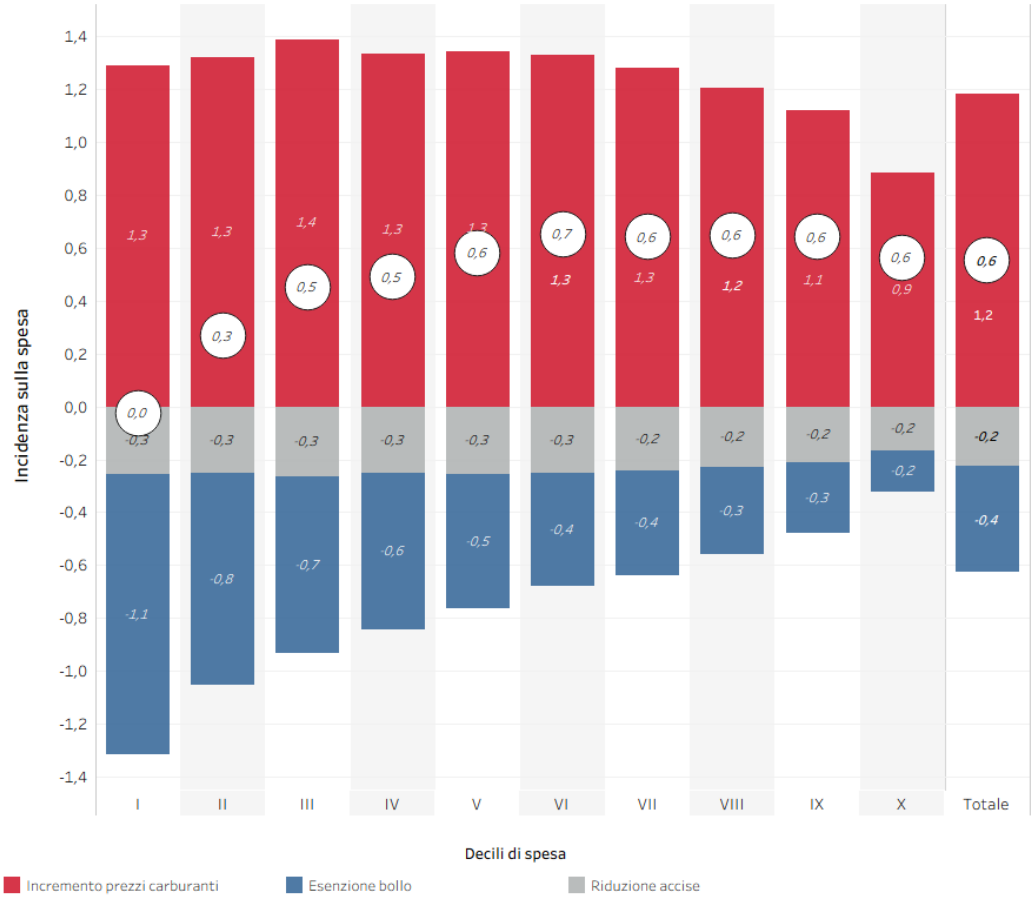
Fig. 2 – Quota di beneficiari, quota del bollo coperta dall'esenzione e beneficio medio per decili di spesa equivalente per il complesso delle famiglie



Fonte: modello di microsimulazione UPB.

L'esenzione dal bollo si affianca alle riduzioni delle accise disposte da marzo, con le quali condivide la finalità di attenuare gli oneri connessi alla mobilità individuale. Considerate insieme, le due misure hanno una dimensione potenziale pari allo 0,6 per cento della spesa delle famiglie, circa la metà dell'aggravio derivante dall'aumento dei prezzi dei carburanti nel 2026. Due terzi di questo effetto sono riconducibili all'esenzione dal bollo (fig. 3).

Fig. 3 – Aumento della spesa per carburanti, misure di sostegno e differenza per decili di spesa equivalente – Famiglie con veicoli
(in percentuale della spesa)



Fonte: modello di microsimulazione UPB.

L'incidenza dell'aggravio è relativamente omogenea tra i decili di spesa, essendo compresa tra l'1,3 e l'1,4 per cento fino al settimo decile, e più contenuta nell'ultimo, dove è pari allo 0,9 per cento. Le due misure presentano, invece, un profilo molto diverso, operando su componenti differenti del prelievo sui veicoli. La riduzione delle accise, proporzionale all'intensità di utilizzo dei veicoli come l'aggravio, ha un peso pressoché uniforme lungo la distribuzione, tra 0,2 e 0,3 punti percentuali; l'esenzione dal bollo è invece marcatamente decrescente, e incide sulla spesa da 1,1 punti nel primo decile a 0,2 nell'ultimo. Ne risulta una differenza tra aggravio e risorse potenzialmente riconosciute pressoché nulla per le famiglie del primo decile, che cresce nei decili successivi fino a

stabilizzarsi intorno allo 0,6-0,7 per cento della spesa nella parte centrale e alta della distribuzione.

Un profilo analogo emerge considerando altre caratteristiche delle famiglie: per quelle con capofamiglia di età superiore a 75 anni, le risorse potenzialmente riconosciute sarebbero pressoché equivalenti all'aggravio di spesa; per quelle che percorrono pochi chilometri possono persino superarlo, mentre per le famiglie che utilizzano maggiormente l'auto risulterebbero inferiori. L'esenzione riflette così i pregi e i limiti del tributo su cui interviene: favorisce maggiormente le famiglie meno abbienti, sulle quali il bollo pesa di più, ma si distribuisce in modo disomogeneo rispetto all'onere del rincaro dei carburanti, poiché il beneficio non dipende dall'effettivo utilizzo del veicolo.

Il confronto fra i benefici potenziali delle riduzioni delle accise e dell'esenzione dal bollo e la maggiore spesa per carburanti sostenuta dalle famiglie deve essere interpretato con cautela, anche in considerazione della diversa collocazione temporale degli effetti delle misure. Le riduzioni delle accise sono intervenute nel 2026, durante i rincari, mentre l'esenzione dal bollo produrrà effetti nel 2027, in corrispondenza delle scadenze ordinarie di pagamento. Inoltre, i benefici effettivi delle riduzioni delle accise per i consumatori potrebbero risultare inferiori a quelli teorici, qualora il trasferimento ai prezzi finali non fosse completo.

Va inoltre considerato che la maggiore spesa per carburanti presa a riferimento riguarda esclusivamente il 2026. Qualora i prezzi non tornassero ai livelli precedenti la crisi, le famiglie continuerebbero a sostenere maggiori oneri anche nel 2027, che non sono considerati nel confronto.

Alcune caratteristiche della misura ne rendono complessa la riproposizione negli anni successivi al 2027 in forma strutturale: la soglia degli 80 kW introduce una forte discontinuità che, se permanente, potrebbe riflettersi sui prezzi dell'usato e sulle scelte dei costruttori; la misura è finanziata per il solo 2027, in larga parte con economie *una tantum* del PNRR, mentre l'azzeramento del tributo richiederebbe l'individuazione di risorse permanenti.

Accanto agli interventi emergenziali, rivolti a sostenere il costo della mobilità privata, in una prospettiva di medio-lungo periodo si aprono per il legislatore anche opzioni di natura strutturale, volte a ridurne la necessità. Ne sono esempi gli investimenti nel trasporto pubblico locale, nella mobilità alternativa e nell'integrazione tra trasporto pubblico e privato, oltre a una diversa organizzazione degli orari di lavoro, anche attraverso il lavoro a distanza, e delle scuole. Tali interventi consentirebbero alle famiglie di ridurre la spesa per gli spostamenti senza sacrificare le proprie esigenze di mobilità.

In generale, il ricorso al bilancio pubblico per attenuare gli effetti di un rincaro energetico può essere giustificato dalla natura temporanea dello *shock* e dall'esigenza di limitarne le conseguenze sui redditi e sulla domanda. Se tuttavia l'aumento dei prezzi si rivela

persistente, interventi generalizzati e ripetuti rischiano di trasformarsi in oneri permanenti per la finanza pubblica.

Infine, l'esenzione incide sull'assetto dell'autonomia finanziaria regionale. A poche settimane dal riassetto del bollo come tributo proprio derivato, con il decreto legge del 17 settembre 2026, n. 162, la maggior parte dei contribuenti cessa di pagarlo e la perdita di gettito è compensata attraverso un trasferimento statale, la cui ripartizione tra le Regioni sarà definita con un successivo decreto ministeriale. Lo sforzo fiscale che le singole Regioni hanno scelto di chiedere ai propri contribuenti, attraverso le maggiorazioni delle tariffe, viene così trasferito sull'insieme dei contribuenti italiani. Se la misura diventasse permanente, si indebolirebbe il legame tra le scelte fiscali delle Regioni e la loro responsabilità verso i cittadini con il rischio che le attuali differenze di prelievo restino cristallizzate a carico del bilancio dello Stato. Non è chiaro, inoltre, se il ristoro tenga conto delle modifiche introdotte dal decreto legislativo di agosto. Se fosse ripartito sulla base della normativa precedente, ne vanificherebbe per il 2027 gli effetti sulla distribuzione del gettito tra Regioni: il riassetto del tributo definito in agosto verrebbe così superato, prima ancora di trovare applicazione, dalla misura di settembre.