

L'esenzione dal bollo auto per il 2027

1. La misura

Il decreto legge 17 settembre 2026, n. 162¹, introduce per il 2027 un'esenzione dalla tassa automobilistica regionale a favore delle persone fisiche (art. 2). L'esenzione riguarda i versamenti con termine ordinario di pagamento compreso tra il 1° gennaio e il 31 dicembre 2027 e spetta, per ciascun contribuente, su un solo veicolo regolarmente assicurato.

Per le autovetture, l'esenzione è riconosciuta a quelle alimentate a benzina o a gasolio, anche in combinazione con altre fonti di propulsione, con potenza non superiore a 80 kW. Se il contribuente è intestatario di più autovetture agevolabili, l'esenzione si applica a quella di potenza minore e, a parità di potenza, a quella con il tributo più basso. Per motocicli e ciclomotori a benzina l'esenzione è indipendente dalla potenza e ha carattere residuale: spetta solo a chi non è intestatario di un'autovettura agevolabile.

Secondo la relazione tecnica², la perdita di gettito è pari a 2.362 milioni nel 2027. La quota principale, 2.226 milioni, riguarda circa 13,2 milioni di autovetture, con un importo medio di 168,4 euro; si aggiungono 11 milioni per le autovetture in leasing o noleggio a lungo termine il cui tributo è versato da persone fisiche e circa 125 milioni per i motoveicoli. Poiché il tributo è regionale, a Regioni e Province autonome è riconosciuto un trasferimento compensativo di 2.293,5 milioni, al netto delle quote del Friuli-Venezia Giulia e della Sardegna, per le quali il gettito è in tutto o in parte erariale. Alla copertura concorrono, per 1.460 milioni nel 2027, economie accertate su misure del PNRR (art. 7).

¹ AC 3106, "Conversione in legge del decreto-legge 17 settembre 2026, n. 162, recante disposizioni urgenti per il sostegno economico e il contenimento degli effetti derivanti dal perdurante aumento del costo dei carburanti, nonché in materia fiscale".

² Stime basate sulla banca dati Vi.Sta. del Dipartimento delle Finanze (anno 2025), che abbina i dati dei veicoli immatricolati ai versamenti della tassa automobilistica di fonte ACI.

Nello stesso decreto, la riduzione dell'accisa sul gasolio, già disposta da una serie di interventi temporanei nel corso dell'anno, è prorogata fino al 5 ottobre 2026, in misura dimezzata dal 26 settembre (art. 1), con oneri stimati in 111,8 milioni per il 2026. Per la fase successiva è atteso il ricorso a un meccanismo di accise mobili, per il quale non è ancora stato adottato il provvedimento. L'esenzione dal bollo auto si aggiunge pertanto a questi interventi sui prezzi, ma ha una logica diversa: agisce su un tributo fisso legato al possesso del veicolo anziché sul costo del carburante.

Il Focus contiene un'analisi della distribuzione dei benefici dell'esenzione dal bollo auto tra le famiglie e degli effetti delle sue specifiche modalità di attuazione: la soglia di potenza di 80 kW, il limite di un veicolo per intestatario e la scelta di quello di potenza minore, il carattere residuale dell'esenzione per i motoveicoli. Viene inoltre esaminato come l'esenzione si combina con gli interventi sulle accise confrontando il minore prelievo complessivo con l'aggravio derivante dall'aumento del costo dei carburanti.

2. Il bollo auto: natura e struttura del tributo

2.1 Descrizione e storia

Le origini del bollo risalgono alla fine dell'Ottocento. Il tributo fu istituito nel 1897, a pochi anni dalla comparsa delle prime automobili, come tributo dello Stato, con un gettito tuttavia ripartito a metà con i Comuni³. Nel 1926 una quota aggiuntiva fu destinata al "miglioramento delle strade" e la riscossione fu affidata all'Automobile Club, che l'anno successivo assunse anche la gestione del neonato pubblico registro automobilistico, che fin dall'origine è servito da base per la riscossione del tributo. La disciplina attuale discende dal Testo unico del 1953 (DPR 39/1953), che individuava il presupposto nella circolazione dei veicoli su strade e aree pubbliche. Con il DL 953/1982, convertito dalla L. 53/1983, dal 1° gennaio 1983 il presupposto del prelievo è diventato il mero possesso dei veicoli iscritti nei pubblici registri. Il passaggio rispondeva anche a un'esigenza di semplificare il controllo dell'adempimento: finché il presupposto era la circolazione, l'evasione poteva essere contestata solo fermando il veicolo su strada; con il possesso, il riscontro avviene sui registri. La Corte costituzionale ha ritenuto ragionevole il riferimento alle risultanze del pubblico registro automobilistico proprio perché agevola l'accertamento da parte dell'Amministrazione⁴.

Parallelamente, il tributo è stato progressivamente regionalizzato. Già la L. 281/1970 aveva introdotto una tassa automobilistica regionale, applicata ai veicoli soggetti alla corrispondente tassa erariale e riscossa insieme a essa. Dal 1993 alle Regioni a statuto ordinario è stato attribuito l'intero gettito del tributo (D.Lgs. 504/1992, art. 23) e, dal

³ Azzarita, F. (2007), "La storia del P.R.A. – Pubblico Registro Automobilistico", *Rivista giuridica della circolazione e dei trasporti*, Automobile Club d'Italia.

⁴ Corte costituzionale, sentenza n. 164/1993.

1999, anche le funzioni di riscossione, accertamento e recupero (L. 449/1997, art. 17), ferma restando l'istituzione statale del tributo. Il bollo auto è quindi un tributo proprio derivato, disciplinato dalla legge statale ma con gettito attribuito agli Enti territoriali. Le Regioni ne regolano l'applicazione entro i limiti massimi di manovrabilità previsti dalla legislazione statale (D.Lgs. 68/2011, art. 8, comma 2): possono variare le tariffe tra il 90 e il 110 per cento degli importi vigenti nell'anno precedente (D.Lgs. 504/1992, art. 24, facoltà esercitabile dal 1999) e introdurre agevolazioni ed esenzioni. Nella Regione Friuli-Venezia Giulia il gettito è erariale e nella Regione Sardegna lo è per il 30 per cento.

La disciplina del tributo è stata da ultimo rivista dal D.Lgs. 7 agosto 2026, n. 147, attuativo della delega fiscale. Il decreto oltre a chiarire i limiti di manovrabilità del tributo, interviene su alcuni aspetti applicativi: l'attribuzione del gettito in base alla residenza del soggetto passivo e, per le società, alla sede di effettiva gestione; dal 2028, un'unica scadenza annuale riferita al mese di immatricolazione; dal 2027, il passaggio della soggettività passiva all'utilizzatore nei contratti di noleggio a lungo termine; la debenza del tributo anche in caso di fermo amministrativo del veicolo. Il decreto ha lasciato invariati il presupposto del possesso e la base imponibile e non ha attuato il superamento graduale del superbollo come previsto dalla legge delega⁵

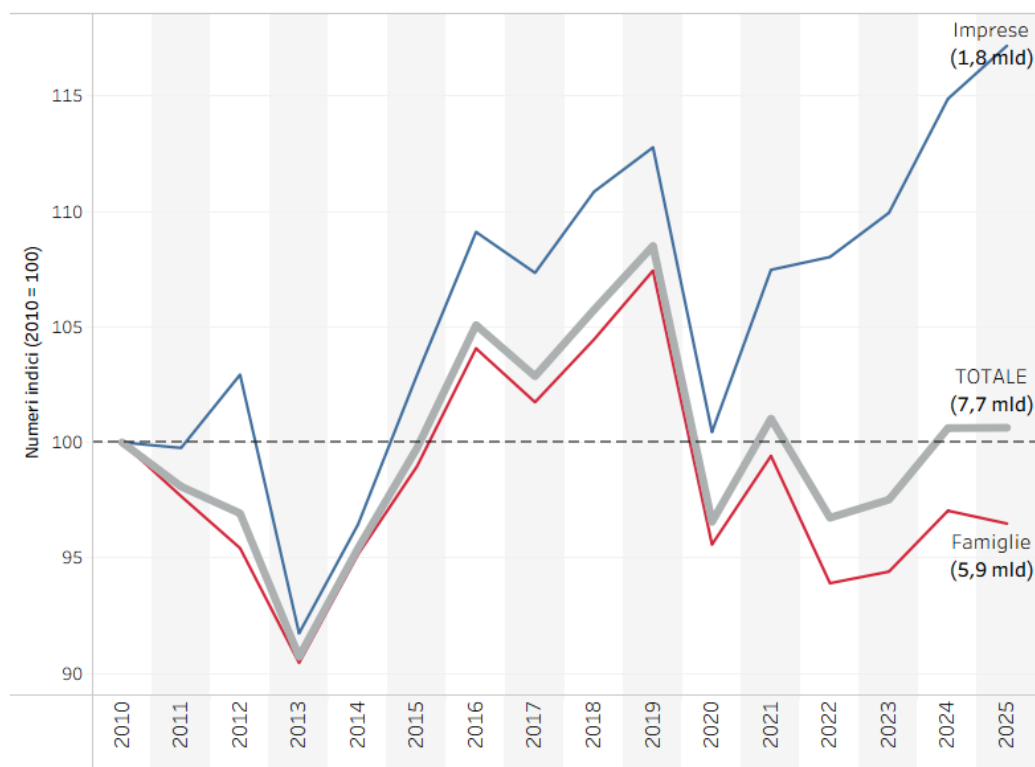
La misura in esame interviene dunque, a poche settimane di distanza, su un tributo di cui il decreto attuativo aveva appena rafforzato la natura di entrata propria delle Regioni, prevedendo per il 2027 un'esenzione per una parte rilevante dei contribuenti e compensando il mancato gettito con un trasferimento statale.

Nel 2025 il gettito della tassa automobilistica è stato pari a 7,7 miliardi, di cui 5,9 versati dalle famiglie e 1,8 dalle imprese (fig. 1). Il gettito complessivo è tornato sul livello del 2010, dopo un andamento segnato da una flessione fino al 2013 (6,9 miliardi), da una ripresa fino al massimo del 2019 (8,3 miliardi) e da una caduta nel 2020, seguita da un recupero graduale. Alla sostanziale stabilità del livello totale corrispondono dinamiche divergenti: la componente versata dalle famiglie resta inferiore di circa il 3,5 per cento al livello del 2010, mentre quella delle imprese è cresciuta di circa il 17 per cento, soprattutto dopo il 2020, riflettendo anche la crescente diffusione del noleggio a lungo termine⁶, che sposta l'intestazione dei veicoli dalle famiglie alle imprese.

⁵ La L. 111/2023 prevedeva, tra le altre cose, "la modificazione e, ove necessario, l'abolizione nonché l'eventuale trasformazione di alcuni tributi propri derivati in tributi propri regionali, ovvero in tributi regionali dotati di maggiore autonomia" (art. 13, c. 1, lett. b), n. 1) e di "riordinare le tasse automobilistiche, anche nell'ottica della razionalizzazione e semplificazione del prelievo, valutando l'eventuale e progressivo superamento dell'addizionale erariale" sulle autovetture di potenza superiore a 185 kW (art. 10, c. 1, lett. h)).

⁶ ANIASA, *Rapporto annuale sul noleggio veicoli* (varie edizioni).

Fig. 1 – Gettito della tassa automobilistica per tipologia di contribuente
(numeri indice, 2010 = 100; prezzi costanti 2025; tra parentesi i valori assoluti 2025)



Fonte: elaborazioni su dati Istat.

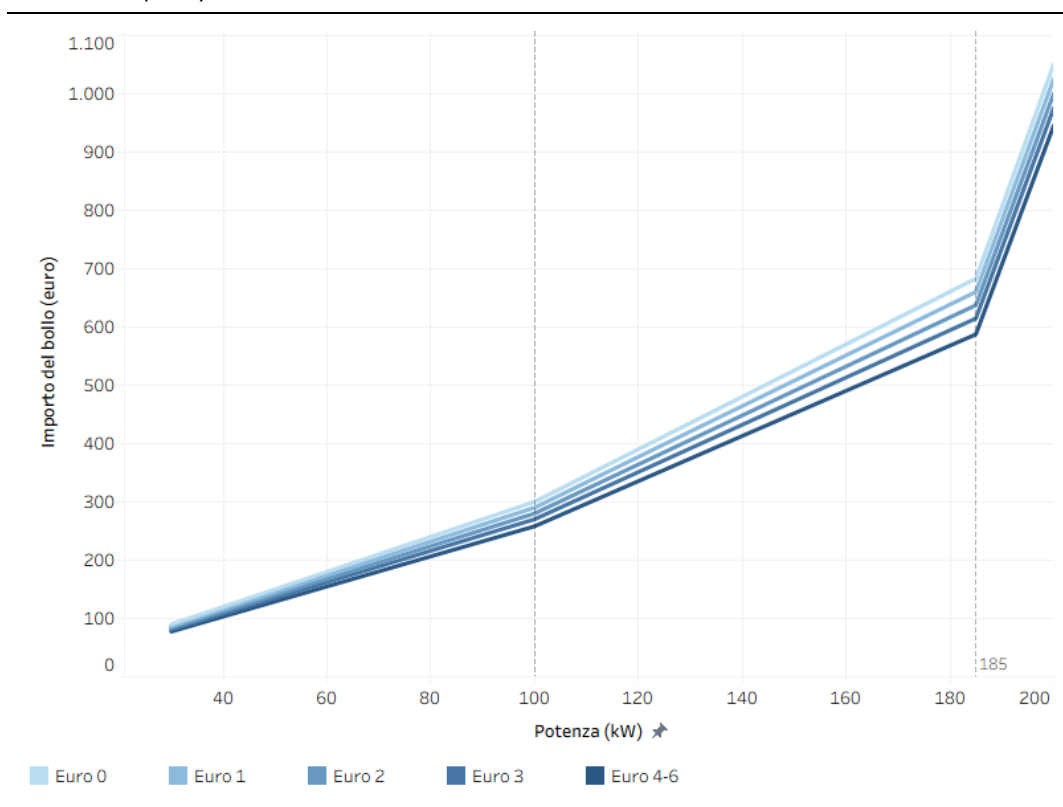
2.2 La struttura delle tariffe

Il bollo auto si calcola moltiplicando la potenza del veicolo, espressa in kW, per una tariffa unitaria che varia in funzione dalla classe ambientale.

Per le autovetture, la tariffa nazionale passa da 2,58 euro/kW per i motori Euro 4-6 a 3 euro/kW per gli Euro 0⁷. Oltre i 100 kW scatta una maggiorazione del 50 per cento, che si applica ai soli kW eccedenti la soglia. Il tributo cresce quindi in modo pressoché proporzionale alla potenza, con un'accentuazione oltre i 100 kW (fig. 2). Per le autovetture oltre i 185 kW, si aggiunge il superbollo, di 20 euro per kW eccedente tale limite, il cui importo si riduce progressivamente con l'anzianità del veicolo fino ad annullarsi dopo venti anni dalla costruzione.

⁷ Alle Regioni è data la possibilità di modificare le tariffe. Tra quelle che si sono avvalse di tale facoltà figurano Lazio, Campania, Emilia-Romagna, Liguria, Veneto, Calabria, Abruzzo, Toscana, Trentino-Alto Adige e Piemonte.

Fig. 2 – Bollo annuo per potenza e classe ambientale – Tariffa nazionale (euro)



A differenza della potenza, la classe ambientale incide in misura più contenuta sull'importo dovuto: nella figura 2 le curve relative alle diverse classi risultano infatti molto ravvicinate. A parità di potenza, un'auto Euro 0 paga circa il 16 per cento in più di una Euro 4-6. Per un'auto di 80 kW, la soglia dell'esenzione, il bollo va da circa 206 euro per una Euro 4-6 a 240 euro per una Euro 0.

Trattamenti agevolati sono previsti, infine, per i veicoli a minore impatto ambientale: le autovetture elettriche sono esenti dal pagamento per cinque anni dalla prima immatricolazione a livello nazionale, con ulteriori agevolazioni stabilite dalle singole Regioni, mentre per le ibride queste ultime possono prevedere esenzioni parziali o temporanee. Non sono inoltre soggetti al bollo i veicoli con oltre trent'anni di anzianità, per i quali è dovuta soltanto una tassa di circolazione forfettaria, di importo ridotto, in caso di utilizzo su strada. Anche per i motocicli il tributo dipende dalla potenza e dalla classe ambientale, ma con una struttura differente e importi sensibilmente più contenuti⁸.

⁸ Per i motocicli fino a 11 kW è dovuto un importo fisso pari, secondo le tariffe nazionali, a 26 euro per le moto Euro 0, 23 euro per le Euro 1, 21 per le Euro 2 e 19,11 per le moto da Euro 3 a Euro 5. Per i motocicli di potenza superiore, all'importo fisso si aggiunge un ammontare per ogni kW eccedente la soglia degli 11 kW, compreso tra 1,7 euro per le Euro 0 e 0,88 euro per le moto da Euro 3 a Euro 5. Come per le autovetture, anche per i motocicli alle Regioni è data la possibilità di modificare le tariffe.

2.3 Natura e principi

Secondo la classificazione economica dei tributi, la tassa è un prelievo che il contribuente è tenuto a pagare in relazione alla prestazione di un servizio pubblico o allo svolgimento di un'attività amministrativa specificamente riferibile al contribuente stesso, mentre l'imposta prescinde da qualsiasi controprestazione e si collega, generalmente, a una manifestazione di capacità contributiva. Il bollo auto conserva il nome di tassa e, finché era legato alla circolazione, poteva essere letto come un corrispettivo per l'uso delle strade. Da quando è dovuto indipendentemente dall'uso del veicolo, questa lettura si è indebolita e il tributo si è avvicinato alla natura di imposta. Non si tratta, tuttavia, di un prelievo commisurato al valore dell'auto: chiamata a valutare la legittimità di un tributo basato su proprietà e potenza, la Corte costituzionale ha affermato che esso colpisce la proprietà o il possesso del veicolo in quanto tali e non come indicatore della capacità economica del contribuente⁹. Solo per i veicoli ultratrentennali, per i quali la tassa forfettaria è dovuta in caso di circolazione, il prelievo non è un'imposta sul possesso, ma un tributo sull'utilizzazione del veicolo.

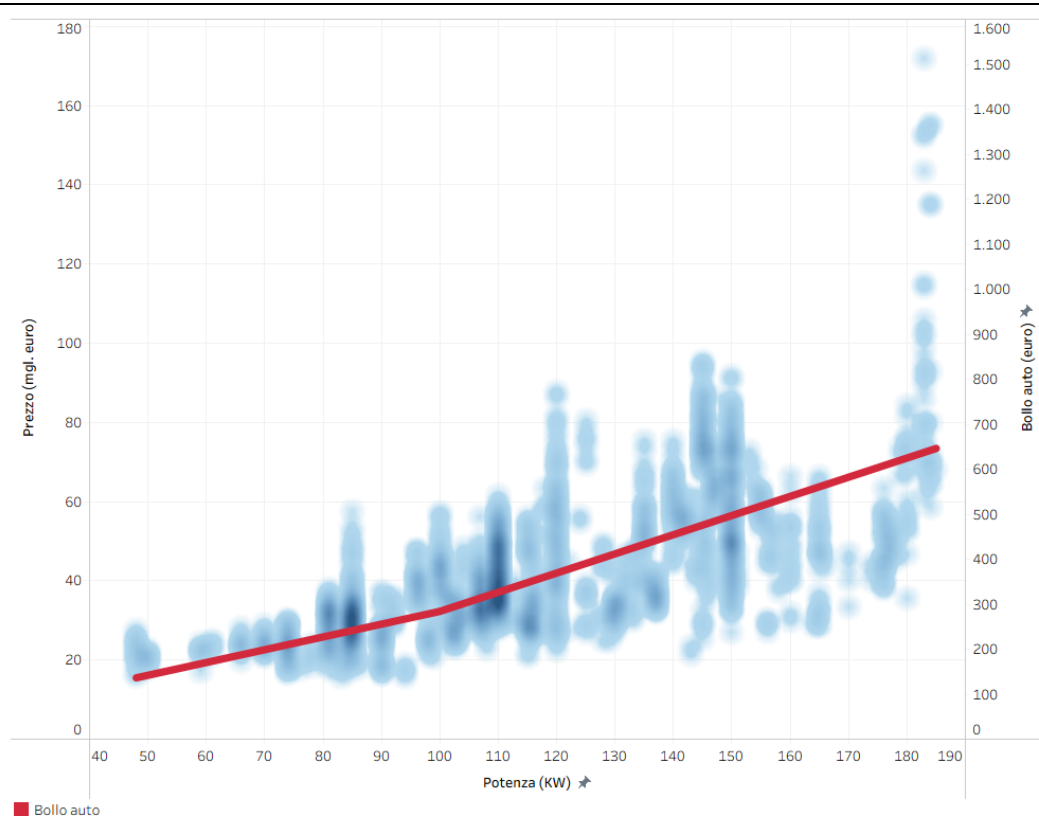
Il valore del veicolo, infatti, non entra nel calcolo del tributo e, anche limitandosi alle auto nuove, la potenza ne è una misura imperfetta (fig. 3). In media il prezzo dell'auto cresce con la potenza e il bollo ne segue l'andamento. A parità di potenza, tuttavia, la dispersione dei prezzi è molto ampia: intorno ai 110 kW si va da circa 20.000 a oltre 60.000 euro, intorno ai 150 kW da 30.000 a oltre 90.000 euro, senza considerare gli *optional*, che amplierebbero ulteriormente la dispersione. Se in passato la potenza era il principale indicatore della gamma di un'auto, oggi il prezzo riflette maggiormente marchio, dotazioni tecnologiche, sicurezza e alimentazione, elementi che i kW non colgono. Già all'acquisto, pertanto, l'incidenza del bollo sul valore del veicolo può variare fino a tre volte tra auto di pari potenza. Con il passare degli anni la distanza si amplia, poiché il valore dell'auto si riduce con l'anzianità mentre il bollo resta invariato o, per le classi ambientali meno recenti, è relativamente più alto.

Il passaggio al possesso non ha eliminato l'evasione del tributo. Da un'audizione dell'Agenzia delle entrate del 27 marzo 2025 emerge che tra il 2019 e il 2024 le Regioni hanno affidato all'agente della riscossione nazionale crediti relativi al bollo per un importo medio di 1,75 miliardi l'anno¹⁰. Uno studio dell'IRPET sui microdati della Toscana relativi al 2014 stima che per gli autoveicoli l'evaso sia pari al 19,1 per cento del dovuto e che il 13 per cento dei contribuenti non abbia pagato nulla, mentre un ulteriore 11 per cento ha versato il tributo solo dopo l'avviso bonario. L'evasione si concentra sugli importi più elevati (il decile di bollo più alto riguarda il 13 per cento dei contribuenti ma il 29 per cento dell'evaso), decresce con il reddito ed è molto alta tra chi non presenta dichiarazione dei

⁹ Corte costituzionale, sentenza 164/1993; ordinanza 308/1995.

¹⁰ Agenzia delle entrate e Agenzia delle entrate-Riscossione (2025), "Audizione del Direttore Vincenzo Carbone nell'ambito dell'indagine conoscitiva sulla gestione del magazzino fiscale in carico all'Agenzia delle entrate-Riscossione", Senato della Repubblica, 6ª Commissione Finanze e tesoro, 27 marzo, tabella 10.

Fig. 3 – Prezzo di listino delle auto nuove e bollo per potenza (1)



Fonte: elaborazioni sui listini Quattroruote, settembre 2026.

(1) Ogni punto corrisponde a una combinazione modello-allestimento; i prezzi non includono il valore degli *optional*.

redditi (43 per cento). Gli autori rilevano inoltre che la propensione a evadere cresce con l'età del veicolo¹¹.

Il collegamento del bollo auto con le esternalità ambientali è limitato. La differenziazione per classe ambientale, che a parità di potenza determina una variazione dell'importo di circa il 16 per cento, tiene conto solo indirettamente delle emissioni inquinanti per chilometro. L'impatto ambientale complessivo dipende infatti anche dalla percorrenza, che il bollo non considera, mentre le accise sui carburanti, essendo commisurate ai consumi, riflettono almeno in parte l'intensità di utilizzo del veicolo.

L'imposta provinciale di trascrizione, essendo commisurata principalmente alla potenza e non alla classe ambientale, non offre generalmente uno specifico incentivo alla sostituzione dei veicoli più inquinanti con altri che lo sono meno. Il tema è rilevante perché l'invecchiamento del parco automobilistico, la cui età media è passata da 7,9 anni del 2009 a 13 anni a inizio 2025, riflette anche la difficoltà delle famiglie più povere di accedere a veicoli più recenti: tra il 2013 e il 2026 i prezzi delle auto nuove sono cresciuti

¹¹ IRPET (2018), "Civismo, qualità istituzionale e politiche di contrasto all'evasione. Evidenze dalla tassazione regionale sugli autoveicoli", Firenze.

del 50 per cento, il reddito netto delle famiglie del 29¹². La letteratura mostra che i vincoli di reddito, più che impedire il possesso di un veicolo, orientano le famiglie meno abbienti verso la parte più datata del parco automobilistico¹³.

Le imposte ricorrenti sul possesso dei veicoli sono diffuse in quasi tutti i paesi dell'Unione europea, con basi imponibili diverse (tab. 1). La tendenza è verso l'attribuzione di un peso crescente alle emissioni: secondo l'ACEA, 24 Stati membri commisurano il tributo, in tutto o in parte, alle emissioni di CO₂. Alcuni paesi non prevedono un tributo annuale sulle autovetture dei privati. In Francia il prelievo si concentra all'immatricolazione; nella Repubblica Ceca, dal 2022, le autovetture non sono più soggette all'imposta; in Lituania esiste solo un'imposta *una tantum* all'immatricolazione; la Polonia ha chiesto alla Commissione europea di rinunciare all'obbligo, previsto dal proprio PNRR, di introdurre un'imposta sul possesso. In senso opposto, l'Estonia ha introdotto dal 2025 un'imposta annuale sui veicoli leggeri, commisurata a peso, emissioni ed età.

Un elemento distingue però nettamente il bollo italiano. In gran parte dei paesi europei il tributo annuale segue l'immatricolazione e chi non utilizza l'auto può sospenderne il pagamento.

Ne risulta un prelievo che non è commisurato né all'effettivo utilizzo del veicolo, poiché prescinde dai chilometri percorsi, né al suo valore patrimoniale, essendo determinato prevalentemente in funzione della potenza. Anche il collegamento con le emissioni inquinanti è limitato. Il bollo grava, dunque, essenzialmente sul possesso di un'automobile, indipendentemente dal suo utilizzo e dalla capacità economica del proprietario. Ciò assume particolare rilievo sotto il profilo distributivo poiché la disponibilità di un'automobile risponde, per una larga parte delle famiglie, a esigenze di mobilità difficilmente comprimibili, come si vedrà nel paragrafo 3. Il tributo non tiene direttamente conto delle differenze di reddito tra i contribuenti e può gravare su veicoli di valore molto diverso in misura analoga.

¹² Dati ACI e UNRAE sull'età media del parco e ANIASA-Bain sull'andamento dei prezzi delle auto nuove e dei redditi.

¹³ Yurko, A. (2011), "From Consumer Incomes to Car Ages: How the Distribution of Income Affects the Distribution of Vehicle Vintages", MPRA.

Tab. 1 – Imposte ricorrenti sul possesso delle autovetture per usi privati nei paesi dell'Unione europea (1)

Paese	Tributo	Titolarità del gettito	Base imponibile (autovetture private)
Austria	Motorbezogene Versicherungssteuer	Stato federale; riscossa dalle compagnie assicurative insieme alla RC auto	Potenza in kW e CO ₂ (metodo rivisto dal 1° ottobre 2020)
Belgio	Taxe de circulation / Verkeersbelasting	Regioni (Fiandre, Vallonia, Bruxelles-Capitale)	Potenza fiscale legata alla cilindrata, con correzioni ambientali (CO ₂ , alimentazione, classe Euro) nelle Fiandre
Bulgaria	Данък върху превозните средства	Comuni	Potenza in kW, anno di produzione, classe Euro
Croazia	Porez na cestovna motorna vozila	Contee	Potenza in kW ed età, per le auto fino a 10
Cipro	Annual road tax	Stato	Emissioni di CO ₂
Danimarca	Grøn ejerafgift	Stato	Emissioni di CO ₂ (consumo di carburante per i veicoli meno recenti)
Estonia	Mootorsõidukimaks	Stato	Dal 2025: importo base di 50 euro, componente CO ₂ e componente peso; riduzione con l'età del veicolo
Finlandia	Ajoneuvovero (tassa di base e tassa sulla forza motrice)	Stato	Tassa di base sulla CO ₂ ; tassa su alimentazione e peso
Francia	Nessuna tassa ricorrente per usi privati; solo <i>una tantum</i>	–	Vignette per i privati abolita nel 2001; prelievo concentrato all'immatricolazione (su CO ₂ e peso); solo per i veicoli aziendali: tassa CO ₂ + tassa inquinanti
Germania	Kraftfahrzeugsteuer	Stato federale (dal 2009, con compensazione ai Länder)	Cilindrata e CO ₂ per le auto immatricolate dal luglio 2009
Grecia	Τέλη κυκλοφορίας	Stato	Cilindrata per le auto immatricolate fino a ottobre 2010; CO ₂ per le successive
Irlanda	Motor tax	Stato (gettito al Local Government Fund)	Fasce di CO ₂ per le auto immatricolate dal luglio 2008; cilindrata per le precedenti
Italia	Tassa automobilistica regionale (bollo); superbollo	Regioni (tributo proprio derivato); Stato per il superbollo	Potenza in kW, con tariffe differenziate per classe Euro; superbollo di 20 euro per kW oltre 185 kW
Lettonia	Transportlīdzekļa ekspluatācijas nodoklis	Stato	CO ₂ per le auto immatricolate dal 2009; peso, cilindrata e potenza per le precedenti
Lituania	Nessuna	–	Solo imposta <i>una tantum</i> sull'inquinamento all'immatricolazione
Lussemburgo	Taxe sur les véhicules routiers	Stato	Emissioni di CO ₂ e tipo di alimentazione
Malta	Circulation licence	Stato	CO ₂ ed età
Paesi Bassi	Motorrijtuigenbelasting (MRB)	Stato, con sovrimposta provinciale	Peso, alimentazione e provincia di residenza; supplemento per il gasolio
Polonia	Nessuna	–	Tassa all'immatricolazione basata sulla cilindrata; tassa locale annuale solo per i veicoli pesanti
Portogallo	Imposto Único de Circulação (IUC)	Stato e Comuni	Cilindrata e CO ₂ per le auto immatricolate dal luglio 2007; anno di immatricolazione e tipo di alimentazione
Repubblica Ceca	Nessuna	–	Nessuna per le autovetture dal 2022 (solo veicoli pesanti oltre 3,5 t)
Romania	Impozit pe mijloacele de transport	Comuni	Cilindrata e, dal 2026, classe Euro
Slovacchia	Nessuna	–	Nessuna per le autovetture private (solo veicoli aziendali)
Slovenia	Letna dajatev za uporabo vozil v cestnem prometu	Stato	Cilindrata
Spagna	Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica (IVTM)	Comuni	Cavalli fiscali
Svezia	Fordonsskatt	Stato	Tassa base + componenti in base a emissioni di CO ₂ ; importo maggiorato nei primi tre anni (sistema bonus-malus)
Ungheria	Gépjárműadó	Stato (dal 2021)	Potenza in kW ed età del veicolo

Fonte: ACEA, Tax Guide 2022; OCSE, *Consumption Tax Trends 2024*; Commissione Europea, *Taxes in Europe Database v5*; fonti nazionali.

(1) Eventuali aggiornamenti recenti potrebbero non essere stati recepiti.

3. Il bollo auto e le famiglie: chi lo paga e quanto pesa

3.1 La distribuzione del tributo: un'analisi con il modello di microsimulazione dell'UPB

Nel paragrafo precedente sono state descritte le caratteristiche del bollo dal punto di vista normativo. Per verificarne le implicazioni distributive e valutare gli effetti dell'esenzione occorre osservare come i veicoli, e quindi il tributo, si ripartiscono tra le famiglie.

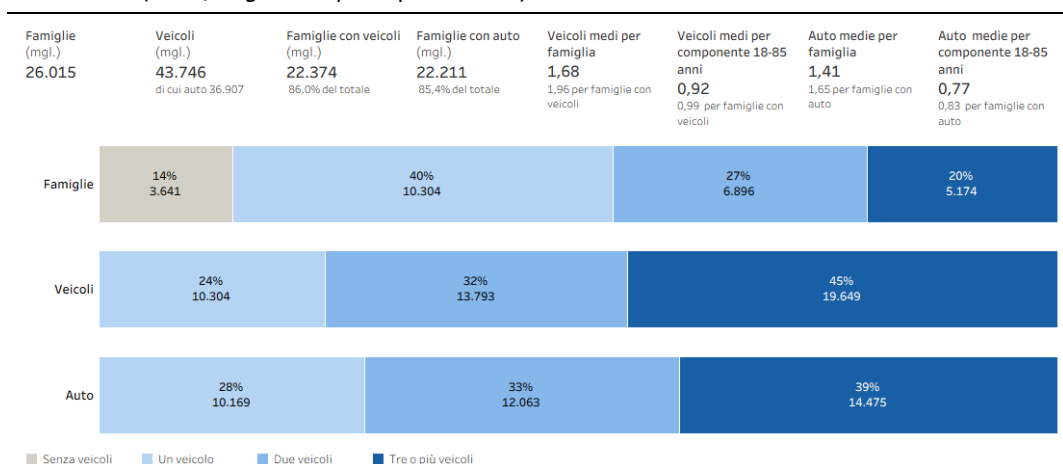
A questo fine si utilizza il modello di microsimulazione dell'UPB, alimentato dall'indagine Istat sulle spese delle famiglie integrata con informazioni amministrative di natura fiscale, contributiva e assistenziale, nonché con le informazioni sui veicoli posseduti. L'integrazione consente di ricostruire, per ciascun individuo e ciascuna famiglia, il parco veicoli posseduto e le sue caratteristiche tecniche ed economiche (potenza, alimentazione, classe ambientale, età, valore), il bollo dovuto e le caratteristiche socio-economiche del nucleo. L'indagine sulle spese rileva inoltre la spesa per carburanti per uso privato, che permette di stimare l'utilizzo effettivo dei veicoli. La famiglia è l'unità di analisi più appropriata poiché è al suo interno che i bisogni di mobilità dei componenti si confrontano con le risorse disponibili. È questa integrazione, assente nelle fonti amministrative che descrivono i veicoli ma non le famiglie che li possiedono, a consentire di studiare congiuntamente le caratteristiche del tributo e gli effetti della misura, simulando l'applicazione dei criteri previsti dalla norma. Il dettaglio delle fonti e della metodologia è descritto nell'Appendice.

L'analisi si riferisce al 2021, ultimo anno per il quale si dispone dei dati necessari per l'integrazione tra queste fonti. Da allora il parco veicoli è cresciuto e si è in parte rinnovato, ma le relazioni qui esaminate dipendono soprattutto dalla struttura del tributo, rimasta invariata, e dalla distribuzione del possesso di veicoli tra le famiglie, che si modifica lentamente: con circa 1,5 milioni di immatricolazioni l'anno su un parco di oltre 40 milioni di auto, in pochi anni il rinnovo è molto limitato e avviene in larga misura all'interno degli stessi profili familiari. L'obiettivo non è stimare con precisione i livelli attuali, ma descrivere i fenomeni di fondo che determinano gli effetti distributivi del tributo e dell'esenzione.

3.2 Il parco auto delle famiglie

Nel 2021 l'86 per cento delle famiglie possedeva almeno un veicolo e l'85,4 per cento almeno un'auto (fig. 4): il possesso dell'auto è pertanto una condizione quasi universale. Le famiglie senza veicoli sono il 14 per cento, circa 3,6 milioni. Tra le famiglie con capofamiglia di nazionalità italiana nelle età centrali (30-65 anni) tale percentuale scende al 5 per cento. Le famiglie possiedono complessivamente 43,7 milioni di veicoli, di cui 36,9 milioni di auto, in media 1,68 veicoli e 1,41 auto per famiglia. Tra le famiglie motorizzate si ha quasi un veicolo per ogni componente adulto (0,99 per componente tra 18 e 85 anni).

Fig. 4 – Famiglie, veicoli e auto per numero di veicoli posseduti dalla famiglia (2021; migliaia e quote percentuali)



Fonte: modello di microsimulazione UPB.

Il 40 per cento delle famiglie ha un solo veicolo, quasi sempre un'auto; il 27 per cento ne ha due e il 20 per cento tre o più. Queste ultime possiedono il 45 per cento dei veicoli e il 39 per cento delle auto, circa 2,8 auto per famiglia. Nel complesso, meno della metà delle famiglie detiene oltre tre quarti dei veicoli. Il rapporto di quasi un veicolo per adulto è rilevante per la misura: poiché l'esenzione spetta per intestatario, una famiglia con più adulti e più auto intestate a soggetti diversi può beneficiarne più volte.

Il campione utilizzato per le stime si riferisce alle auto possedute da persone fisiche: 36,9 milioni, contro i 39,8 milioni del parco complessivo ACI 2021, che comprende anche auto aziendali, a noleggio e intestate ad altri soggetti¹⁴.

3.3 Le caratteristiche distributive del tributo

Come si è visto nei paragrafi precedenti non esiste una relazione stretta fra l'ammontare del bollo e il valore dei veicoli. Se la stessa relazione viene valutata a livello familiare si aggiungono effetti di composizione. Tra le famiglie che possiedono i veicoli di minore valore si concentrano plausibilmente quelli più datati. Dato che il bollo è sostanzialmente commisurato alla potenza e alla classe ambientale, la sua incidenza sul valore sarà maggiore rispetto ad auto di pari potenza nuove. Inoltre, a parità di potenza, il prelievo è generalmente più elevato per i veicoli appartenenti alle classi ambientali meno recenti. Ci si può quindi attendere che il bollo cresca con il valore delle auto possedute dalle famiglie, ma molto meno che proporzionalmente. Per verificarlo empiricamente, le famiglie sono ordinate in cinque gruppi di uguale numerosità (quintili) in base al valore complessivo delle auto possedute¹⁵. Per ciascun quintile la figura 5 riporta due indicatori: il bollo medio

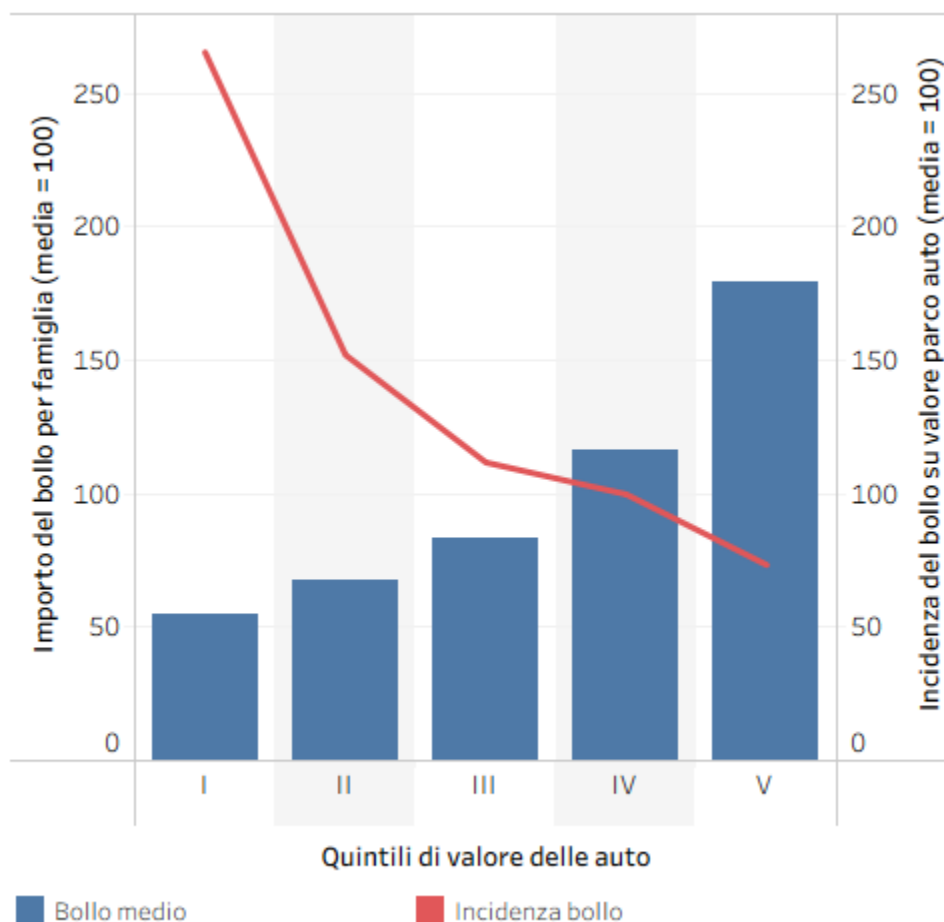
¹⁴ ACI (2022), "Autoritratto 2021", Roma, giugno; in particolare, "Autovetture per tipologia di intestatario", p. 26.

¹⁵ Per la procedura di stima del valore delle auto si veda l'Appendice.

pagato dalle famiglie (barre) e la sua incidenza sul valore medio delle auto possedute (linea). Entrambi gli indicatori sono normalizzati, ponendo pari a 100 la rispettiva media per l'insieme delle famiglie con auto. Un valore superiore (inferiore) a 100 segnala un livello più alto (basso) della media. Se il bollo fosse proporzionale al valore dei veicoli, le barre crescerebbero da un quintile all'altro nella stessa misura del valore delle auto e la linea resterebbe piatta, pari a 100 in tutti i quintili. La stessa impostazione è adottata nelle figure successive.

Nel quintile più alto il bollo per famiglia è circa 3,3 volte quello del quintile più basso (un indice di 180 contro 55), mentre la sua incidenza sul valore delle auto è poco più di un quarto (73 contro 265). Le famiglie con le auto di minore valore pagano quindi un bollo pari a circa la metà della media, ma in rapporto al valore dei loro veicoli il tributo pesa, per esse, più del doppio della media.

Fig. 5 – Bollo per famiglia e incidenza sul valore del parco auto, per quintili di valore
(indice, media = 100)



Fonte: modello di microsimulazione UPB.

Il rapporto tra il bollo e il valore delle auto possedute risulta dunque più elevato per le famiglie con veicoli di minore valore, spesso anche più datati. Il valore di mercato delle automobili tende infatti a diminuire con l'anzianità, mentre il bollo, essendo commisurato principalmente alla potenza e alla classe ambientale, non si riduce in proporzione. A parità di potenza, il prelievo è anzi generalmente più elevato per i veicoli appartenenti alle classi ambientali meno recenti¹⁶.

Ancora più netta è la distanza tra bollo e uso dei veicoli. La figura 6 adotta la stessa impostazione della precedente, raggruppando le famiglie in quattro classi di percorrenza annua complessiva delle loro auto, stimata a partire dalla spesa per carburanti; in questo caso la linea confronta il bollo per chilometro percorso dalle famiglie di ciascuna classe con quello dell'insieme delle famiglie. Il bollo per famiglia varia in maniera contenuta con la percorrenza: tra le famiglie che percorrono fino a 10.000 km l'anno e quelle che superano i 30.000 km la differenza è di circa il 40 per cento. Rapportato ai chilometri percorsi, invece, il tributo pesa sulle famiglie che usano poco l'auto circa 15 volte di più che su quelle con le percorrenze più elevate. Rispetto a un tributo che volesse remunerare l'uso delle strade o colpire le esternalità della circolazione, il profilo è esattamente rovesciato.

In entrambi i casi, il bollo risulta poco sensibile a grandezze, quali il valore del veicolo e la sua intensità di utilizzo, che possono variare considerevolmente. A parità di potenza e classe ambientale, il suo peso relativo aumenta pertanto al diminuire del valore dell'auto e dei chilometri percorsi: nel primo caso in rapporto al valore del veicolo, nel secondo in termini di costo per chilometro.

Il quadro distributivo si completa considerando il rapporto tra il bollo e la capacità di spesa delle famiglie con auto (fig. 7). Ordinando le famiglie per decili di spesa, l'importo medio del bollo 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. A fronte di differenze molto più ampie nella spesa familiare, l'incidenza del tributo si riduce invece nettamente al crescere della capacità di spesa: nel primo decile è quasi tre volte la 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.

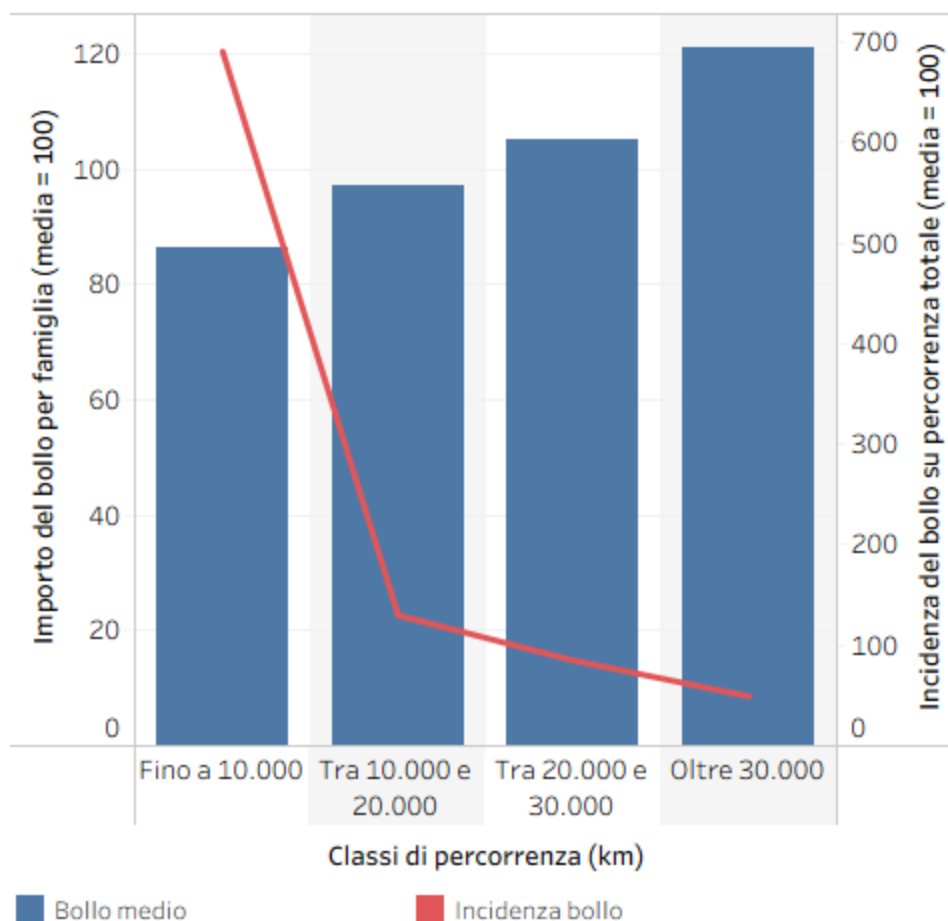
Le evidenze di questo paragrafo confermano quanto suggerito dalla struttura del tributo: il bollo è debolmente legato al valore dei veicoli e al loro utilizzo, e varia poco con la capacità di spesa delle famiglie. Grava essenzialmente sul possesso di un'automobile, una condizione che riguarda la grande maggioranza delle famiglie. Ne deriva un prelievo relativamente uniforme negli importi, ma con un'incidenza sulla spesa familiare molto

¹⁶ Va tenuto conto di un limite metodologico: il valore delle auto è stimato in funzione della potenza, oltre che della marca, dell'allestimento e dell'età. Una parte del legame tra bollo e valore è pertanto insita nella stima stessa, poiché entrambi dipendono dalla potenza. Le differenze di valore che il bollo non coglie, legate a marca, allestimento ed età, sono quindi probabilmente più ampie di quanto emerga dai dati e la distanza tra tributo e valore effettivo dei veicoli è verosimilmente maggiore di quella qui misurata.

diversa: tra le famiglie che possiedono almeno un'auto, il peso del tributo è particolarmente elevato per quelle con minore capacità di spesa, che tendono anche a possedere veicoli di valore più contenuto e a utilizzarli meno intensamente.

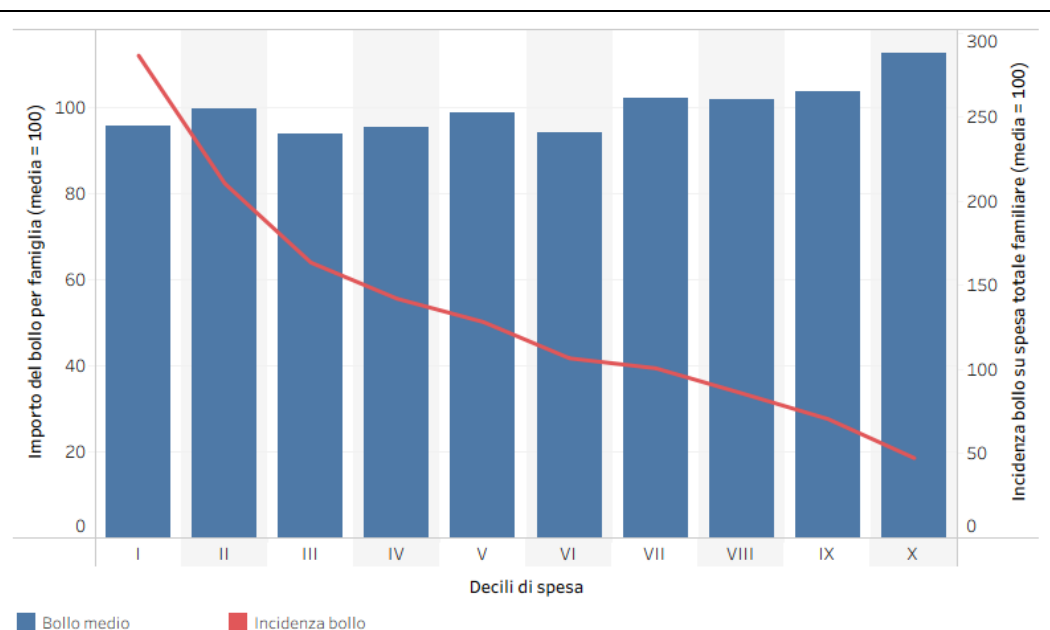
È su questo tributo che interviene l'esenzione prevista per il 2027 dal DL 162/2026. La misura non lo azzerava in modo uniforme, ma ne circoscrive l'applicazione attraverso alcuni criteri: la soglia di potenza, il limite di un veicolo per intestatario e, in caso di possesso di più veicoli, l'individuazione di quello meno potente. Questi criteri condizionano sia l'accesso all'agevolazione sia l'entità del beneficio, con effetti potenzialmente diversi tra le famiglie.

Fig. 6 – Bollo per famiglia e incidenza per chilometro percorso, per classi di percorrenza
(indice, media = 100)



Fonte: modello di microsimulazione UPB.

Fig. 7 – Bollo per famiglia e incidenza sulla spesa familiare, per decili di spesa (indice, media = 100)



Fonte: modello di microsimulazione UPB.

Il paragrafo successivo ricostruisce chi beneficia dell'esenzione e in quale misura, osservando come questi criteri modellino la distribuzione del beneficio tra famiglie che differiscono per capacità di spesa, numero di auto possedute e intensità d'uso dei veicoli. L'analisi prosegue confrontando inoltre il beneficio fiscale con i maggiori oneri derivanti dall'aumento dei prezzi dei carburanti.

4. L'esenzione dal bollo: platea dei beneficiari ed effetti distributivi

L'articolo 2 del DL 162/2026 prevede per il 2027 l'esenzione dal bollo per le persone fisiche, riconosciuta per un solo veicolo per ciascun intestatario. Il beneficio riguarda in via principale le autovetture alimentate a benzina o a gasolio, anche ibride, con potenza non superiore a 80 kW e, in via residuale, i motocicli e i ciclomotori dei soggetti che non risultino intestatari di un'autovettura agevolabile. In presenza di più veicoli con i requisiti, l'esenzione si applica a quello di potenza inferiore.

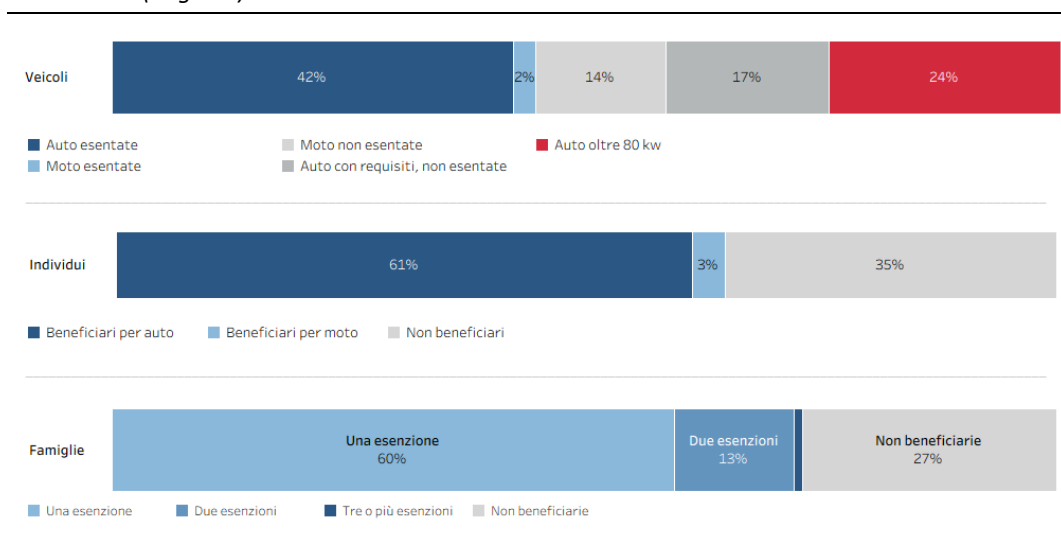
Secondo le stime, i veicoli potenzialmente interessati dalla misura, ossia le autovetture con potenza fino a 80 kW alimentate a benzina o a gasolio e i motocicli, sono circa il 76 per cento del complesso dei veicoli intestati a persone fisiche. Il 24 per cento resta escluso in partenza perché costituito da autovetture di potenza superiore alla soglia. Poiché l'esenzione è riconosciuta per un solo veicolo per ciascun intestatario, con priorità per le autovetture, i veicoli effettivamente esentati sono il 45 per cento del totale. Si tratta in larga prevalenza di autovetture (circa il 42 per cento del totale), mentre i motocicli

esentati, coerentemente con il carattere residuale che la norma attribuisce a questa componente, sono solo il 2 per cento del totale dei veicoli in circolazione. Il restante 31 per cento non sarebbe interessato dalla misura perché già esente in base alla normativa vigente o perché si tratterebbe della seconda o ulteriore auto o di un motociclo di un intestatario già esentato su un veicolo di potenza inferiore (fig. 8).

Spostando l'analisi dai veicoli alle persone e alle famiglie, la diffusione della misura crescerebbe. Beneficerebbe dell'esenzione il 64 per cento degli individui intestatari di almeno un veicolo e il 73 per cento delle famiglie che ne possiedono almeno uno. Nella grande maggioranza dei casi il beneficio riguarderebbe un solo veicolo per famiglia: il 60 per cento delle famiglie con veicoli otterrebbe una sola esenzione, il 13 per cento due e solo una quota marginale tre o più; in media vi sarebbero 1,2 esenzioni per famiglia beneficiaria. Il limite di un veicolo per intestatario riduce il numero di veicoli esentati, ma non il numero di persone che beneficiano dell'esenzione: chi possiede più auto agevolabili non perde il beneficio, lo ottiene su una sola di esse. A livello familiare, inoltre, sarebbe sufficiente che un solo componente abbia diritto all'esenzione perché il nucleo risulti beneficiario.

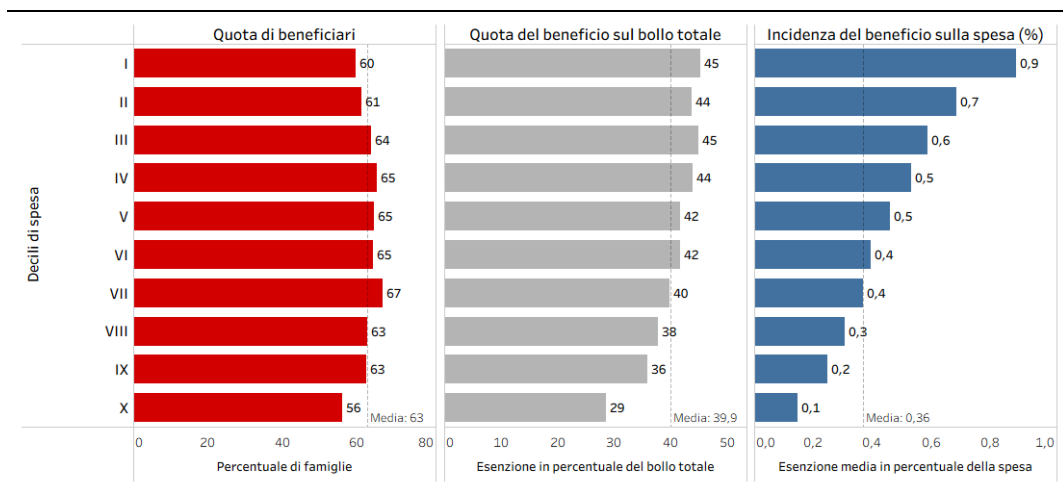
Per cogliere la dimensione distributiva della misura, gli effetti sono stati analizzati per decili di spesa equivalente delle famiglie (fig. 9). La figura riporta, per ciascun decile, tre indicatori, calcolati sul complesso delle famiglie, comprese quelle che non possiedono veicoli: la quota di famiglie beneficiarie; la quota del bollo complessivamente dovuto dalle famiglie del decile che viene azzerata dall'esenzione; l'incidenza del beneficio sulla spesa delle famiglie.

Fig. 8 – Veicoli, individui e famiglie interessati dall'esenzione dal bollo (migliaia)



Fonte: modello di microsimulazione UPB.

Fig. 9 – 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.

La diffusione del beneficio è relativamente omogenea lungo la scala dei consumi per effetto della struttura dell'esenzione. Per beneficiarne è sufficiente che almeno un componente della famiglia sia intestatario di un'autovettura a benzina o a gasolio di potenza non superiore a 80 kW o, in via residuale, di un motoveicolo; poiché le auto sotto la soglia rappresentano la larga maggioranza del parco veicoli, questa condizione è soddisfatta dalla gran parte delle famiglie che ne possiedono uno, in tutti i decili. La quota di famiglie beneficiarie si attesta così in media al 63 per cento e varia in un intervallo ristretto: è pari al 60-61 per cento nei primi due decili, dove è più frequente l'assenza di veicoli, sale fino al 67 per cento nel settimo e scende al 56 per cento nell'ultimo, dove diventa più frequente che tutte le auto possedute dalla famiglia superino la soglia di potenza.

Più differenziata è la quota di bollo coperta dall'esenzione, pari in media al 40 per cento: intorno al 45 per cento nei primi quattro decili, scende progressivamente fino al 29 per cento nell'ultimo, per effetto della maggiore presenza, tra le famiglie con i livelli di spesa più elevati, di autovetture di potenza superiore alla soglia di 80 kW.

Rapportato alla spesa, il beneficio assume un profilo fortemente progressivo: in media pari allo 0,36 per cento della spesa familiare, raggiunge lo 0,9 per cento nel primo decile e si riduce allo 0,1 per cento nell'ultimo. Pur essendo di entità simile in valore assoluto lungo la distribuzione, l'esenzione risulta così relativamente molto più rilevante per le famiglie più povere in termini di spesa, coerentemente con il carattere regressivo del tributo su cui interviene.

Queste stime si riferiscono all'insieme dei veicoli iscritti al pubblico registro e intestati a persone fisiche e quindi al tributo teorico dovuto. Tengono conto delle esenzioni previste per i veicoli ultratrentennali, per quelli tra 20 e 29 anni iscritti nei registri storici e per i veicoli elettrici, ma non delle altre esenzioni specifiche né dei fenomeni di omesso o

ritardato pagamento. Come già accennato (par. 2.3), una parte del tributo dovuto, infatti, non viene versata alla scadenza: è pagata in ritardo, anche dopo un avviso bonario o un atto di accertamento, oppure non viene pagata affatto. Sulla dimensione di questi fenomeni non sono disponibili dati ufficiali sistematici e le evidenze sono parziali. Da un'audizione dell'Agenzia delle entrate del 27 marzo 2025 emerge che tra il 2019 e il 2024 le Regioni hanno affidato all'agente della riscossione nazionale in media ogni anno 6,8 milioni di crediti relativi al bollo, per un importo complessivo di 1,75 miliardi; il dato non comprende i crediti gestiti direttamente dalle Regioni o affidati ad altri soggetti. In Toscana, secondo uno studio riferito al 2014, il 13 per cento dei contribuenti non aveva pagato il tributo e un ulteriore 11 per cento lo aveva versato solo dopo l'avviso bonario.

In assenza di informazioni sul grado di adempimento, le stime qui presentate non formulano ipotesi in proposito e descrivono quindi la composizione della platea potenzialmente interessata dalla misura più che la sua dimensione effettiva.

La relazione tecnica, invece, stima la perdita di gettito sulla base dei versamenti, ma non chiarisce se essa comprenda anche gli importi pagati a seguito degli avvisi bonari e quelli recuperati a seguito degli accertamenti: somme che oggi le Regioni comunque incassano e che, per effetto dell'esenzione, non sarebbero più dovute.

5. L'esenzione dal bollo e la riduzione delle accise: effetti congiunti sulle famiglie

L'esenzione dal bollo si affianca a una serie di provvedimenti di riduzione temporanea delle accise su benzina e gasolio adottati da marzo, sia con decreti legge sia con decreti del Ministero dell'Economia e delle finanze e del Ministero dell'Ambiente e della sicurezza energetica, per contenere gli effetti dell'aumento dei prezzi dei carburanti. L'intensità e la durata di tali interventi sono state modulate in risposta all'andamento dei prezzi alla pompa, come emerge dalla figura 10, che riporta, sulla base delle rilevazioni settimanali del Ministero dell'Ambiente e della sicurezza energetica, la variazione dei prezzi di gasolio e benzina rispetto a gennaio 2026 (linea grigia), distinguendo l'effetto della dinamica della materia prima (area rossa), che indica l'andamento che il prezzo avrebbe seguito in assenza di interventi, da quello della riduzione delle accise (area blu).

Dai primi giorni di marzo, in seguito alla crisi in Medio Oriente, le quotazioni dei prodotti petroliferi hanno registrato un forte rialzo, che si è trasmesso rapidamente ai prezzi alla pompa. L'aumento è stato particolarmente marcato per il gasolio, il cui prezzo a metà marzo ha raggiunto la soglia dei 2 euro al litro, aumentando di oltre il 20 per cento rispetto a gennaio. In concomitanza con il raggiungimento di tale soglia è stato adottato il primo provvedimento di riduzione delle accise, il decreto legge 18 marzo 2026, n. 33, applicato nella stessa misura a benzina e gasolio. Nelle settimane successive il rincaro ha continuato a intensificarsi: in assenza di interventi, ad aprile il prezzo del gasolio avrebbe raggiunto i 2,4 euro al litro, con un aumento di circa il 46 per cento rispetto a gennaio, e quello della

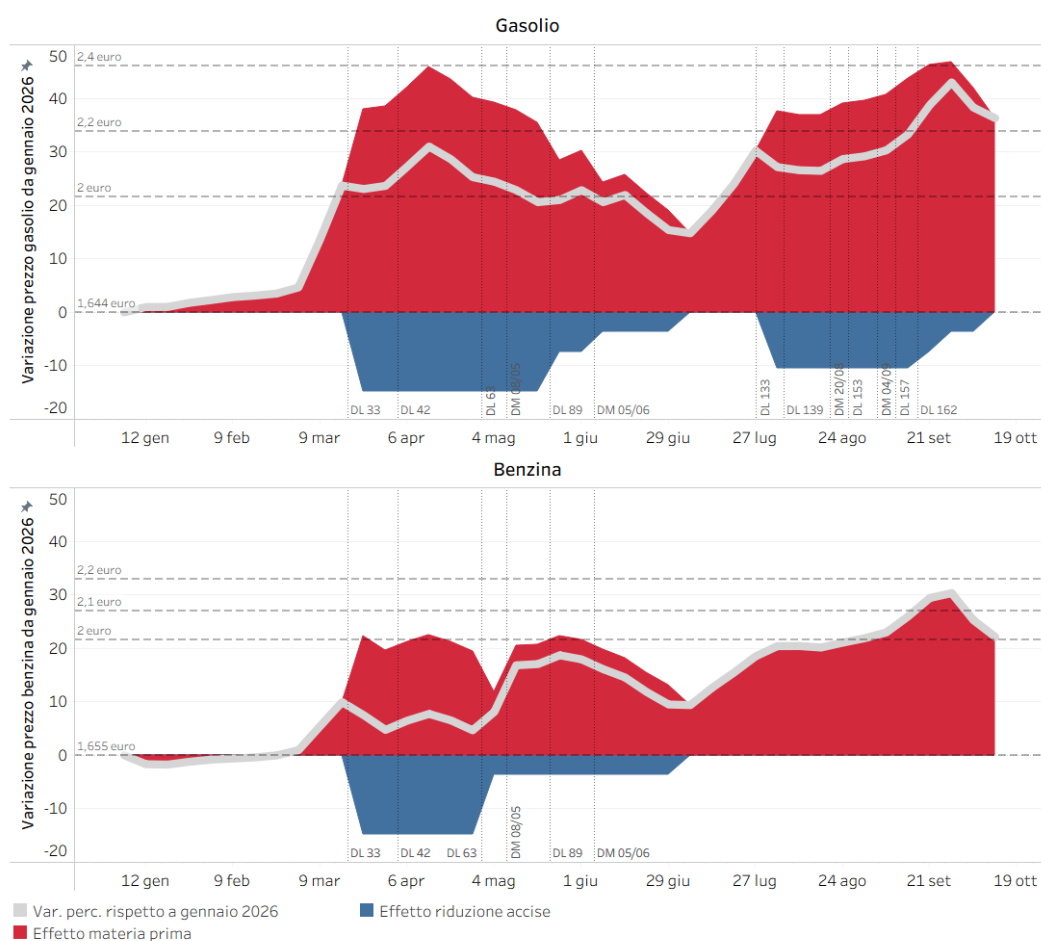
benzina avrebbe superato i 2 euro (+23 per cento), mentre per effetto della riduzione delle accise l'aumento effettivo è stato pari a circa il 31 per cento per il gasolio e inferiore al 10 per cento per la benzina.

Tra maggio e giugno, con l'attenuarsi delle tensioni sui mercati, i prezzi della materia prima si sono ridotti e lo sconto è stato progressivamente ridimensionato, prima sulla benzina e successivamente sul gasolio, fino al ritorno all'aliquota ordinaria per entrambi i carburanti all'inizio di luglio. Nel corso dell'estate i prezzi sono tuttavia tornati a crescere, in misura più accentuata per il gasolio, che alla fine di luglio si è avvicinato a 2,2 euro al litro; in questa fase la riduzione delle accise è stata reintrodotta per il solo gasolio, mentre il prezzo della benzina ha seguito interamente l'andamento delle quotazioni, superando i 2 euro al litro a settembre. Nel mese di settembre la crescita del prezzo del gasolio si è ulteriormente accentuata: in assenza dello sconto, esso avrebbe toccato nuovamente i 2,4 euro al litro. Il decreto legge 17 settembre 2026, n. 162, che introduce anche l'esenzione dal bollo per il 2027, ha disposto l'ultima riduzione dell'accisa sul gasolio, prevedendone una progressiva diminuzione fino al 5 ottobre.

Esenzione dal bollo e riduzione delle accise, pur perseguendo la medesima finalità di attenuare gli oneri connessi alla mobilità individuale, operano su componenti differenti del prelievo sui veicoli. La riduzione delle accise interviene sulla componente variabile, legata ai consumi di carburante e quindi all'intensità di utilizzo dei veicoli, mentre l'esenzione dal bollo opera sulla componente fissa, connessa al possesso del veicolo. I due interventi presentano quindi criteri di attribuzione del beneficio diversi, che si riflettono sulla distribuzione dei loro effetti tra le famiglie. Per valutare la dimensione monetaria complessiva del sostegno e la sua distribuzione fra i nuclei familiari, risulta pertanto utile considerarli in modo congiunto, confrontandone gli effetti con l'aumento della spesa per carburanti nel 2026 sulla base dell'incremento dei prezzi finora registrato.

Il confronto con la spesa aggiuntiva non consente di dedurre in che misura i due interventi abbiano compensato l'effetto dell'incremento dei prezzi sui bilanci familiari. Essi non sono contestuali: le riduzioni delle accise sono state disposte nel corso del 2026, in concomitanza con l'aumento dei prezzi dei carburanti, mentre l'esenzione dal bollo produrrà i suoi effetti nel corso del 2027, con scadenze differenziate a seconda della data di immatricolazione dei veicoli. Inoltre, gli effetti su bilanci familiari potrebbero risultare inferiori agli importi stimati qualora il trasferimento ai prezzi finali della riduzione delle accise non fosse completo. Le analisi che seguono vanno quindi intese come una valutazione della dimensione potenziale delle due misure rispetto all'aggravio subito dalle famiglie a seguito dell'aumento dei prezzi dei carburanti finora registrato e non come una ricostruzione dell'impatto complessivo sulla capacità di spesa delle famiglie nel 2026.

Fig. 10 – Variazione del prezzo di gasolio e benzina rispetto a gennaio 2026: effetto della materia prima e della riduzione delle accise (valori percentuali)



Fonte: elaborazioni su dati Ministero dell'Ambiente e della sicurezza energetica, prezzi medi settimanali dei carburanti e combustibili.

La figura 11 riporta, per decili di spesa equivalente, l'incidenza sulla spesa complessiva delle famiglie dell'aumento della spesa per carburanti dovuto alla dinamica dei prezzi da gennaio a dicembre 2026¹⁷ (barre rosse), l'effetto delle misure di sostegno, distinto tra riduzione delle accise ed esenzione dal bollo (barre blu), e l'impatto netto, risultante dalla differenza tra le due componenti (cerchi bianchi).

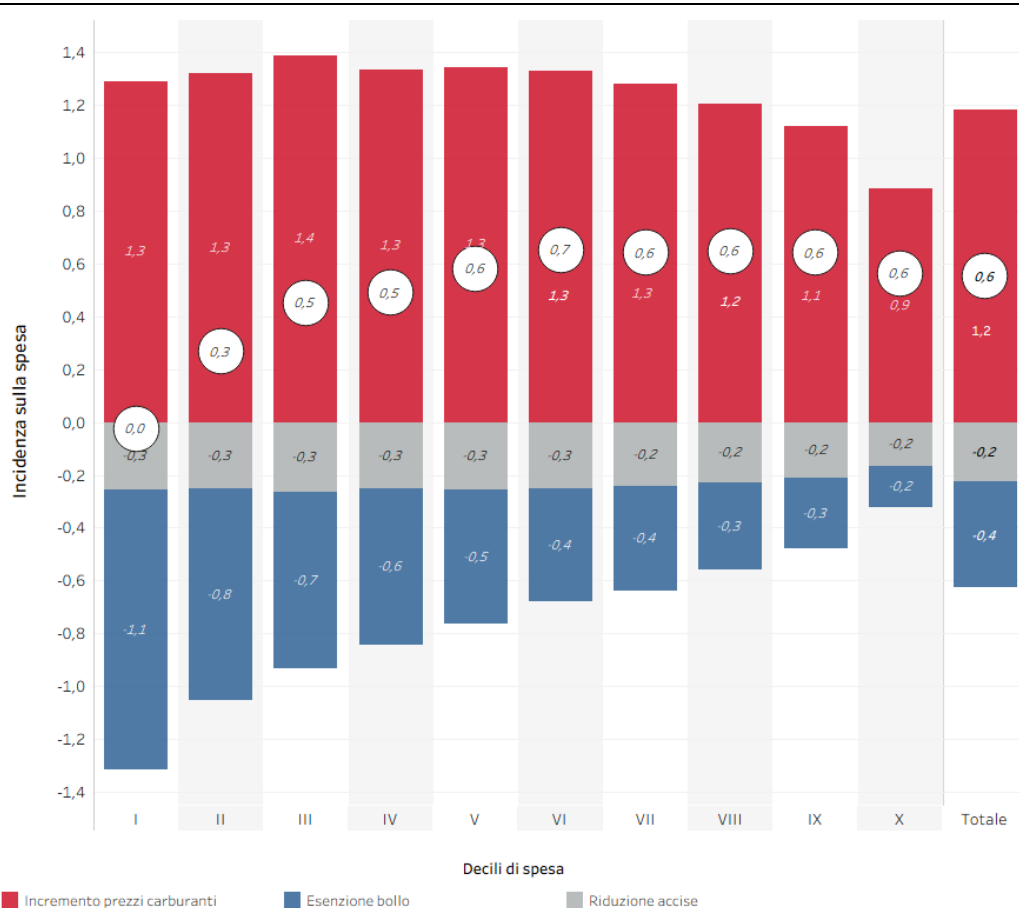
In assenza di interventi, l'aumento dei prezzi dei carburanti avrebbe determinato un incremento della spesa delle famiglie pari in media all'1,2 per cento di quella complessiva. L'incidenza dell'aggravio risulta relativamente omogenea nella parte bassa e centrale della distribuzione, collocandosi tra l'1,3 e l'1,4 per cento nei primi sette decili, e si riduce

¹⁷ Per i mesi da ottobre a dicembre 2026, per i quali non sono ancora disponibili le rilevazioni del Ministero dell'Ambiente e della sicurezza energetica, si è ipotizzato che i prezzi dei carburanti si mantengano sui livelli registrati a settembre, ultimo mese disponibile.

nei decili più elevati, fino allo 0,9 per cento nell'ultimo, nel quale la spesa per carburanti rappresenta una quota più contenuta dei consumi complessivi.

Le misure di sostegno ammontano a 0,6 punti percentuali in media, di cui 0,4 riconducibili all'esenzione dal bollo e 0,2 alla riduzione delle accise. I due interventi presentano un profilo distributivo differente. La dimensione relativa dello sconto sulle accise è sostanzialmente uniforme lungo la distribuzione, pari a 0,3 punti percentuali nei primi sei decili e a 0,2 punti in quelli successivi, coerentemente con il fatto che il beneficio, come l'aggravio, è proporzionale ai consumi di carburante. La distribuzione dell'esenzione dal bollo è invece marcatamente decrescente: pari a 1,1 punti percentuali nel primo decile, si riduce progressivamente fino a 0,2 punti nell'ultimo. Ciò riflette la maggiore incidenza del bollo auto sulla spesa delle famiglie con minori disponibilità.

Fig. 11 – 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.

Nel primo decile gli importi sostanzialmente si equivalgono; la differenza cresce nei decili successivi, dallo 0,3 per cento del secondo decile allo 0,5 per cento del terzo e del quarto, per stabilizzarsi intorno allo 0,6-0,7 per cento nella parte centrale e alta della distribuzione. La combinazione delle due misure, grazie in particolare all'esenzione dal bollo, determina pertanto un beneficio monetario sostanzialmente equivalente alla maggiore spesa derivante dall'aumento dei prezzi dei carburanti per le famiglie con minori livelli di spesa.

La ripartizione delle famiglie per classe di età del capofamiglia evidenzia differenze significative nell'impatto dell'aumento dei prezzi dei carburanti e delle misure (fig. 12). L'incidenza dell'aggravio è più elevata per le famiglie con capofamiglia fino a 45 anni, per le quali raggiunge l'1,4 per cento della spesa complessiva, e si riduce progressivamente al crescere dell'età, fino allo 0,7 per cento per le famiglie con capofamiglia di età superiore ai 75 anni, riflettendo il minore utilizzo dell'auto nelle fasce di età più avanzate.

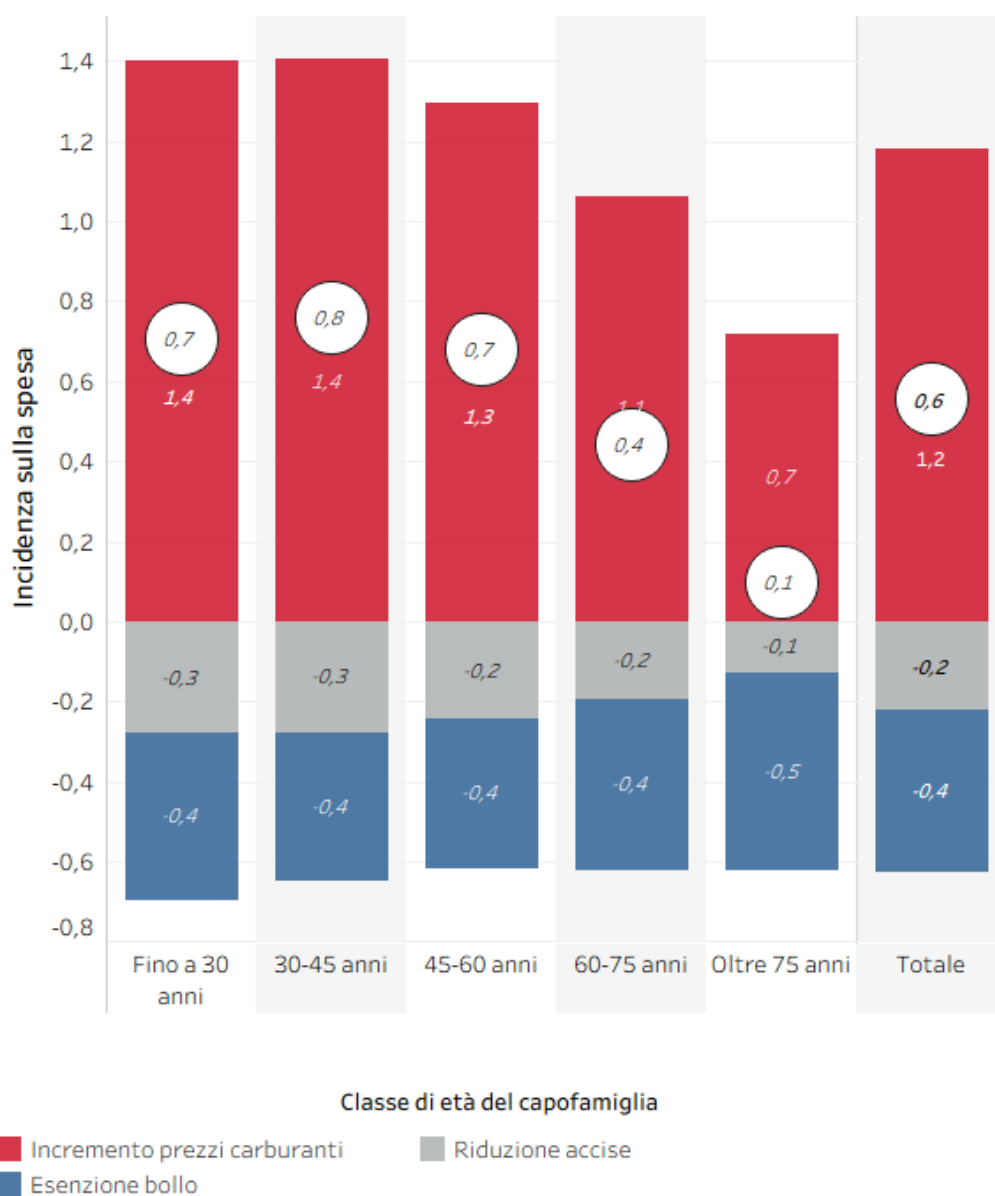
Coerentemente con tale andamento, l'effetto delle riduzioni delle accise, legato ai consumi di carburante, si riduce con l'età, passando da 0,3 punti percentuali per le famiglie più giovani a 0,1 punti per quelle con capofamiglia oltre i 75 anni. L'effetto dell'esenzione dal bollo è invece sostanzialmente uniforme tra le classi di età, pari a circa 0,4 punti percentuali, e lievemente più elevato, 0,5 punti, per le famiglie con capofamiglia più anziano. Ne deriva una differenza che si colloca tra lo 0,7 e lo 0,8 per cento della spesa per le famiglie con capofamiglia fino a 60 anni, scende allo 0,4 per cento nella classe tra 60 e 75 anni e si riduce allo 0,1 per cento per le famiglie con capofamiglia oltre i 75 anni, per le quali le misure impegnano risorse quasi pari all'aggravio, principalmente per effetto dell'esenzione dal bollo.

L'analisi per classi di percorrenza annua consente di cogliere in modo diretto il diverso funzionamento delle due misure rispetto all'utilizzo dei veicoli (fig. 13). L'incidenza dell'aggravio cresce in misura marcata con i chilometri percorsi: pari allo 0,2 per cento della spesa per le famiglie che percorrono fino a 10.000 km l'anno, sale all'1,0 per cento nella classe tra 10.000 e 20.000 km e all'1,4 per cento in quella tra 20.000 e 30.000 km, fino a raggiungere il 2,1 per cento per le famiglie con percorrenze superiori a 30.000 km.

L'effetto delle riduzioni delle accise segue lo stesso andamento, risultando trascurabile per le famiglie con le percorrenze più basse e crescendo fino a 0,4 punti percentuali per quelle con le percorrenze più elevate. L'effetto dell'esenzione dal bollo presenta invece un profilo opposto, lievemente decrescente con la percorrenza: pari a circa 0,5 punti percentuali per le famiglie che percorrono fino a 10.000 km, si riduce a 0,3 punti per quelle che superano i 30.000 km. Per le famiglie con percorrenze contenute, l'esenzione dal bollo supera l'aggravio dovuto all'aumento dei prezzi, determinando una differenza pari allo 0,3 per cento della spesa; al crescere della percorrenza l'impatto netto complessivo aumenta progressivamente, fino all'1,4 per cento della spesa per le famiglie con le percorrenze più elevate. Mentre le riduzioni delle accise si distribuiscono in proporzione all'aggravio, l'esenzione dal bollo, legata al possesso dei veicoli e non al loro utilizzo,

determina dei risparmi relativamente maggiori per le famiglie che utilizzano l'auto in misura più limitata.

Fig. 12 – Aumento della spesa per carburanti, misure di sostegno e differenza per classe di età del capofamiglia – Famiglie con veicoli
(in percentuale della spesa)



Fonte: modello di microsimulazione UPB.

Fig. 13 – Aumento della spesa per carburanti, misure di sostegno e differenza per classi di percorrenza annua – Famiglie con veicoli
(in percentuale della spesa)



Fonte: modello di microsimulazione UPB.

6. Considerazioni generali

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. È una scelta motivata anche dall'esigenza di semplificare il controllo dell'adempimento, ancorandolo ai pubblici registri, e distingue l'Italia da molti paesi europei, dove il pagamento del tributo può essere sospeso per chi non utilizza l'auto. Commisurato alla potenza e solo in misura limitata alla classe ambientale, il bollo non colpisce il consumo, 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, una percentuale che sale a oltre il 95 per cento delle famiglie residenti con capofamiglia di nazionalità italiana in età centrali (30-65 anni). I dati mostrano che il bollo cresce assai meno del valore delle auto, varia poco con la percorrenza e resta quasi costante per fasce di spesa familiare, con un'incidenza che nel primo decile è circa sei volte quella dell'ultimo. La componente del prelievo che si adegua all'uso dei veicoli è rappresentata quasi interamente dall'accisa e dall'IVA sui carburanti. Ne risulta un tributo omogeneo negli importi ma con un onere relativo più elevato per le famiglie con minore capacità di spesa, che utilizzano meno l'auto e possiedono veicoli di valore più contenuto.

I criteri di accesso, la soglia di 80 kW e il limite di un veicolo per intestatario, riducono al 45 per cento la quota di veicoli esentati, mentre l'esenzione riguarda il 73 per cento delle famiglie che possiedono un veicolo.

La diffusione del beneficio è relativamente omogenea lungo la scala dei consumi per effetto della struttura dell'esenzione. Per beneficiarne è sufficiente che almeno un componente della famiglia sia intestatario di un'autovettura a benzina o a gasolio di potenza non superiore a 80 kW o, in via residuale, di un motoveicolo; poiché le auto sotto la soglia rappresentano la larga maggioranza del parco veicoli, questa condizione è soddisfatta dalla gran parte delle famiglie che ne possiedono uno, in tutti i decili. La quota di famiglie beneficiarie si attesta così in media al 63 per cento e varia in un intervallo ristretto: è pari al 60-61 per cento nei primi due decili, dove è più frequente l'assenza di veicoli, sale fino al 67 per cento nel settimo e scende al 56 per cento nell'ultimo, dove diventa più frequente che tutte le auto possedute dalla famiglia superino la soglia di potenza. La limitazione dell'esenzione per un solo veicolo per proprietario attenua l'entità del beneficio nei decili più elevati, dove la quota di bollo auto esentata scende al 29 per

cento contro il 45 dei primi decili. Si consideri inoltre che il riferimento all'intestatario anziché alla famiglia rende il sostegno dipendente dalla distribuzione della proprietà dei veicoli all'interno del nucleo, più che dalle sue condizioni economiche o dai suoi bisogni di mobilità: due famiglie identiche per composizione, spesa e veicoli posseduti possono ottenere una o più esenzioni.

In generale, l'esenzione comporta dunque un beneficio potenziale di importo simile per tutte le fasce di spesa delle famiglie, leggermente maggiore per quelle più basse. Il vantaggio è tuttavia più marcato se considerato in rapporto alla spesa complessiva: nel primo decile raggiunge lo 0,9 per cento della spesa, un'incidenza oltre nove volte superiore a quella dell'ultimo decile.

L'esenzione dal bollo si affianca alle riduzioni delle accise sui carburanti 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 del beneficio derivano dall'esenzione dal bollo.

Il beneficio è pressoché equivalente all'aggravio di spesa per le famiglie del primo decile e per quelle con capofamiglia oltre i 75 anni. Per chi percorre pochi chilometri può superare l'aggravio diretto dovuto al rincaro dei carburanti, mentre resta inferiore per chi usa di più l'auto.

L'esenzione riflette così i pregi e i limiti del tributo su cui interviene: favorisce maggiormente le famiglie meno abbienti, sulle quali il tributo pesa di più, ma contrasta in modo disomogeneo il 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. Il confronto riguarda solo l'entità delle risorse: l'esenzione interviene nel 2027, quando i maggiori costi sono già stati sostenuti. 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.

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.

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 ridurre 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 distanza¹⁸, e delle scuole. Tali interventi consentirebbero alle famiglie di ridurre la spesa per gli spostamenti senza sacrificare le proprie esigenze di mobilità.

Alcune caratteristiche dell'esenzione dal bollo ne rendono complessa la riproposizione in forma strutturale. La soglia degli 80 kW introduce una forte discontinuità (al di sotto il tributo si azzerava, al di sopra resta per intero) che, se permanente, può riflettersi sui prezzi dell'usato e sulle scelte dei costruttori; il riferimento alla sola potenza del motore termico fa rientrare nell'esenzione auto ibride di potenza complessiva assai più elevata. L'esclusione delle auto elettriche è coerente con la finalità di compensare il costo dei carburanti, ma riduce il vantaggio relativo di questi veicoli rispetto alle auto termiche di potenza contenuta, in una fase in cui anche il prezzo dell'elettricità potrebbe aumentare. Infine, l'esenzione è finanziata per il solo 2027, in larga parte con economie *una tantum* del PNRR, mentre l'abolizione permanente richiederebbe l'individuazione di coperture strutturali.

L'eventuale conferma a regime dell'esenzione potrebbe offrire l'occasione per razionalizzare la struttura del bollo auto, oggi poco legato all'uso e al valore dei veicoli e solo debolmente alle emissioni. Una revisione che attribuisse maggiore peso alle caratteristiche ambientali dei veicoli dovrebbe tuttavia tenere conto dei possibili effetti regressivi, data la concentrazione di veicoli più datati nelle famiglie con minore capacità di spesa. La revisione potrebbe essere accompagnata da misure che favoriscano il rinnovo del parco veicoli, oggi ostacolato dai prezzi elevati sia delle auto nuove sia dell'usato recente¹⁹. Una riduzione delle imposte sui passaggi di proprietà dei veicoli usati meno inquinanti potrebbe incentivare la sostituzione di quelli più vecchi, con un costo per il bilancio potenzialmente inferiore a quello di incentivi generalizzati all'acquisto di auto nuove. Una misura temporanea di questo tipo era stata introdotta nel 2020²⁰.

L'esenzione, infine, incide sull'assetto dell'autonomia finanziaria regionale. Il decreto legislativo del 7 agosto 2026, n. 147 ha qualificato il bollo come tributo proprio derivato dotato di maggiore autonomia impositiva; poche settimane dopo, 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

¹⁸ Durante la precedente crisi energetica l'Agenzia internazionale dell'energia aveva indicato il lavoro a distanza tra le misure per ridurre rapidamente la domanda di petrolio. Per l'Italia, uno studio dell'ENEA stima che lavorare da casa due giorni a settimana eviti per ciascun lavoratore circa 3.500 km l'anno e il consumo di 260 litri di benzina o 237 di gasolio.

¹⁹ Si veda il paragrafo 2.3.

²⁰ DL 34/2020 (decreto "Rilancio"), art. 44, c. 1-sexies, convertito dalla L. 77/2020: per i trasferimenti di proprietà di autovetture usate Euro 6, a fronte della rottamazione di un veicolo da Euro 0 a Euro 3, gli oneri fiscali erano ridotti al 60 per cento, dal 1° luglio al 31 dicembre 2020, nel limite di spesa di 5 milioni di euro.

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.

Appendice

Banca dati e metodologia

La valutazione degli effetti della misura è stata effettuata mediante il modello di microsimulazione dell'UPB, alimentato dall'indagine Istat sulle spese delle famiglie (HBS) condotta nel 2021 integrata con le informazioni amministrative di natura fiscale, contributiva e assistenziale, nonché con le informazioni relative ai veicoli posseduti nell'anno di riferimento fornite dall'ACI²¹. L'integrazione con le informazioni sui veicoli posseduti ha consentito di ricostruire l'intero parco dei veicoli in circolazione posseduti da persone fisiche e di associare ciascun veicolo all'individuo e alla famiglia che lo possiedono²². È stato, pertanto, possibile applicare i criteri previsti dalla norma di esenzione sull'insieme dei veicoli effettivamente circolanti: le stime così ottenute misurano l'importo teorico del bollo e dell'esenzione in assenza di evasione.

L'analisi ha richiesto la ricostruzione di alcune grandezze non direttamente rilevate, ossia il valore dei veicoli posseduti, la percorrenza annua e l'aumento della spesa per carburanti nel 2026, che sono state stimate sulla base delle informazioni disponibili nella banca dati integrata.

Il valore delle autovetture possedute dalle famiglie del campione è stato stimato utilizzando le informazioni disponibili per ciascun veicolo – ossia marca, potenza, tipo di alimentazione ed età – ricostruendo dapprima il prezzo del veicolo nuovo sulla base delle sue caratteristiche tecniche e, successivamente, applicando un deprezzamento legato all'anzianità. Il prezzo del nuovo è stato stimato sulla base del listino Quattroruote di settembre 2026. Le marche sono state raggruppate in undici gruppi omogenei per posizionamento di mercato e area di origine. Il prezzo di listino è stato quindi messo in relazione con la potenza del veicolo secondo un'intensità diversa per gruppo di marche e per tipo di alimentazione. Per evitare che la stima risenta del diverso numero e tipologia di allestimenti offerti da ciascun costruttore, la relazione tra prezzo e potenza è stata stimata sui prezzi medi delle versioni con le stesse caratteristiche tecniche. Poiché, a parità di caratteristiche tecniche, il prezzo varia anche in funzione dell'allestimento, un'informazione non disponibile nel campione, si è ipotizzato che le famiglie con una maggiore capacità di spesa scelgano allestimenti più costosi, applicando al valore stimato un coefficiente correttivo differenziato per gruppo di marche e per quinto di spesa della famiglia. Ciò redistribuisce il valore tra le famiglie senza modificarne il totale complessivo. Il valore dei veicoli usati è stato infine ottenuto applicando al prezzo del nuovo un tasso di deprezzamento medio desunto dai listini dell'usato di Quattroruote, preceduto da una riduzione più sostanziosa nel primo anno di vita del veicolo.

²¹ Il modello è alimentato dall'indagine Istat sulle spese delle famiglie dell'anno 2021, ultimo anno per cui sono state rese disponibili informazioni amministrative associate ai dati campionari.

²² Nei casi in cui non è stato possibile ricostruire i veicoli posseduti a partire dalle informazioni amministrative, si sono considerate le informazioni rilevate nell'indagine, come il numero di autovetture dichiarato.

Per la stima dei chilometri percorsi in un anno da ciascuna famiglia, alle informazioni sui veicoli posseduti sono state affiancate quelle relative alla spesa per carburanti rilevata nell'indagine Istat. La stima ha richiesto infatti l'applicazione di una metodologia basata sulla ricostruzione dei consumi in termini di quantità: a partire dalla spesa per benzina, gasolio e GPL e dai prezzi medi praticati alla pompa nel 2021, anno di riferimento della rilevazione, è stato determinato per ciascuna famiglia del campione il numero di litri di carburante consumati. I chilometri percorsi dalla famiglia sono stati quindi ottenuti dividendo i litri consumati per ciascun carburante per il consumo medio dei veicoli posseduti, stimato in relazione alla potenza e all'alimentazione sulla base dei dati di consumo riportati nei listini Quattroruote, con la corrispondente alimentazione, e sommando i valori così ottenuti.

Le quantità di carburante sono state utilizzate anche per stimare l'aumento della spesa per carburanti nel 2026. Tali quantità, mantenute costanti nell'analisi, sono state valorizzate ai prezzi del 2026, così da isolare l'effetto della sola dinamica dei prezzi sulla spesa delle famiglie. Sulla base di questa ricostruzione sono stati definiti tre scenari, il cui confronto consente di scomporre gli effetti della dinamica dei prezzi e degli interventi: 1) lo scenario di riferimento descrive la spesa che le famiglie avrebbero sostenuto qualora i prezzi dei carburanti fossero rimasti invariati per l'intero anno ai livelli di gennaio 2026; 2) lo scenario in assenza di interventi rappresenta la situazione che si sarebbe determinata mantenendo l'accisa al livello di gennaio; 3) lo scenario effettivo applica ai consumi i prezzi medi dei carburanti registrati nel 2026, comprensivi degli effetti delle riduzioni dell'accisa. I prezzi sono ricavati dalle rilevazioni settimanali del Ministero dell'Ambiente e della sicurezza energetica fino a tutto settembre; per i mesi da ottobre a dicembre 2026 si è ipotizzato che i prezzi si mantengano sui livelli registrati a settembre. La differenza tra la spesa nello scenario in assenza di interventi e quella nello scenario di riferimento misura l'aumento della spesa dovuto alla dinamica dei prezzi della materia prima; la differenza tra lo scenario in assenza di interventi e lo scenario effettivo misura il beneficio derivante dalla riduzione dell'accisa per le famiglie, che corrisponde, dal lato della finanza pubblica, al costo della misura per la parte riferibile ai consumi familiari; quella tra lo scenario effettivo e lo scenario di riferimento restituisce infine l'aumento della spesa effettivamente sostenuto dalle famiglie.