

La falsa abolizione del Bollo auto

di Domenico Gigante | <https://www.reforming.it/autori/domenico-gigante>

L'esenzione vale soltanto per il 2027 ed è finanziata soprattutto con economie del PNRR e fondi già accantonati. La copertura formale esiste, ma non è strutturale e lascia aperte diverse questioni contabili e politiche.

Per comprendere il decreto sul bollo auto bisogna separare tre questioni che nel dibattito pubblico vengono spesso sovrapposte: che cosa stabilisce realmente la norma, come viene finanziata e quali conseguenze può avere sui conti pubblici.

Il primo dato è politico. Il governo punta a portare stabilmente il *deficit* sotto il 3% del PIL e a uscire dalla procedura europea per disavanzo eccessivo aperta nel 2024, quando il *deficit* italiano relativo al 2023 era risultato pari al 7,4%.

La [raccomandazione del Consiglio dell'Unione europea](#) chiede all'Italia di correggere il disavanzo entro il 2026 e limita la crescita nominale della spesa netta all'1,3% nel 2025 e all'1,6% nel 2026.

Uscire dalla procedura non significherebbe poter tornare a spendere senza limiti. Resterebbero il vincolo del 3%, il percorso concordato sulla spesa netta e le regole sul debito. Verrebbe però meno il "braccio correttivo" del Patto di stabilità, con la sua sorveglianza rafforzata, le specifiche prescrizioni annuali e il rischio di ulteriori misure correttive.

Il governo recupererebbe quindi un maggiore margine politico nella composizione dei bilanci successivi e potrebbe presentare la manovra del 2027 fuori dalla procedura. Ma l'uscita non è ancora acquisita: dipenderà dai dati certificati sul *deficit* e dalla valutazione europea sulla stabilità della correzione.

È in questo quadro che va letta la cautela mostrata nel 2026, anche davanti al nuovo aumento dei prezzi dei carburanti. Ogni nuova spesa permanente avrebbe reso più difficile il rientro.

Poi, però, c'è il 2027: l'anno delle elezioni.

Da questo punto di vista il bollo rappresenta una misura politicamente molto efficace. È una tassa poco amata, riguarda milioni di persone e può essere facilmente presentata come un aiuto agli automobilisti colpiti dal caro carburanti. L'associazione comunicativa è immediata: aumenta il costo di utilizzare l'automobile, il governo elimina una tassa sull'automobile.

Il collegamento economico, però, è molto meno diretto. L'esenzione non dipende dal reddito, dai chilometri percorsi o dalla spesa effettivamente sostenuta per benzina e gasolio. Può quindi avvantaggiare anche chi utilizza poco l'auto e offrire un beneficio analogo a famiglie con condizioni economiche molto diverse. Più che compensare precisamente il rincaro dei carburanti, riduce un costo fisso legato al possesso del veicolo.

Dal punto di vista politico, tuttavia, questa distinzione conta poco: il Governo può collegare una misura molto visibile al problema del caro benzina, annunciandola nel 2026 e concentrandone quasi interamente il costo nel 2027.

1. Non è un'abolizione

Il [decreto-legge 17 settembre 2026, n. 162](#) non abolisce il bollo auto.

L'articolo 2 prevede un'esenzione limitata ai pagamenti in scadenza tra il 1° gennaio e il 31 dicembre 2027. Ne possono beneficiare le persone fisiche per un solo veicolo regolarmente assicurato:

- un'automobile a benzina o gasolio, anche ibrida, con potenza non superiore a 80 kW;
- oppure, in determinate condizioni, una moto o un ciclomotore, purché il contribuente non possieda un'automobile agevolabile.

In presenza di più automobili viene esentata quella con la potenza più bassa e, a parità di potenza, quella sulla quale sarebbe dovuto il bollo meno elevato.

Si tratta dunque di un'esenzione selettiva e temporanea, non della cancellazione della tassa.

La platea annunciata è di circa 14,5 milioni di veicoli. La relazione finanziaria incorporata nel decreto quantifica di fatto in 2.293,5 milioni la perdita di gettito regionale prodotta dall'esenzione. Per evitare che il costo ricada sui bilanci degli Enti territoriali, lo Stato prevede un trasferimento compensativo dello stesso importo alle Regioni e alle Province autonome. Rapportando la perdita di gettito stimata alla platea annunciata di circa 14,5 milioni di veicoli, si ottiene un beneficio medio di circa 158 euro: una cifra compatibile con il bollo dovuto per automobili di potenza medio-bassa e motocicli.

Resta, comunque, una piccola cautela: quei 2,3 miliardi sono una stima preventiva. Solo a consuntivo si saprà se corrisponderanno esattamente al gettito effettivamente perso.

2. Il bollo è regionale, ma il costo finisce sullo Stato

La tassa automobilistica alimenta principalmente i bilanci regionali. La sua eliminazione, presa isolatamente, ridurrebbe quindi le entrate delle Regioni e non quelle del bilancio centrale.

Come detto, però, il decreto promette di compensare questa perdita con un trasferimento statale di 2.293,5 milioni. La ripartizione dovrà essere stabilita dal ministero dell'Economia entro il 31 marzo 2027. Il costo viene così spostato dai bilanci regionali al bilancio dello Stato.

La compensazione non è formalmente vincolata alla sanità. Tuttavia, la sanità assorbe la parte largamente prevalente della spesa regionale: senza il trasferimento statale le Regioni dovrebbero aumentare altre entrate, ridurre le spese, oppure peggiorare i propri equilibri di bilancio, con un rischio evidente anche per i servizi sanitari.

Da questo punto di vista, sostenere che l'abolizione non costi allo Stato perché il bollo è una tassa regionale sarebbe fuorviante. Non costa direttamente allo Stato la rinuncia al tributo, ma costa allo Stato la compensazione promessa alle Regioni.

3. Quanto costa realmente il decreto

Per il 2027 il decreto quantifica oneri complessivi per 2.362 milioni di euro. Di questi, 2.293,5 milioni riguardano la compensazione per l'esenzione dal bollo; la parte restante finanzia gli altri interventi contenuti nel provvedimento.

Le coperture indicate dall'articolo 7 per il 2027 sono queste:

Copertura complessiva del decreto	Milioni di euro	Quota
Economie accertate del PNRR	1.460,0	61,8%
Riduzione del programma MEF "Fondi da assegnare"	309,0	13,1%
Riduzione del Fondo per interventi strutturali di politica economica	270,0	11,4%
Riduzione degli accantonamenti di quindici ministeri	128,7	5,4%
Riduzione del fondo collegato al "Patrimonio Rilancio"	100,0	4,2%
Riduzione del Fondo per esigenze indifferibili	70,0	3,0%
Maggiori entrate e minori spese derivanti dall'articolo 1	24,3	1,0%
Totale	2.362,0	100%

Fonte: elaborazione su articolo 7 del Decreto-legge 17 settembre 2026, n. 162. Le percentuali sono calcolate sul totale delle coperture del decreto per il 2027.

Questa tabella chiarisce due aspetti. Il primo è che la copertura formale esiste: non è corretto sostenere che il decreto sia privo di copertura. Il secondo è che oltre il 60% delle risorse deriva da economie del PNRR, mentre il resto viene recuperato riducendo fondi, riserve e accantonamenti già presenti nel bilancio statale. Non siamo, dunque, davanti a una revisione organica della spesa, ma a una raccolta di disponibilità finanziarie provenienti da molti capitoli differenti.

4. I fondi sottratti agli accantonamenti dei ministeri

La riduzione del fondo speciale di parte corrente vale 128,7 milioni nel 2027 e riguarda quindici ministeri.

I tagli più consistenti interessano:

Ministero	Riduzione 2027
Economia e finanze	41,573 milioni
Difesa	12,486 milioni
Università e ricerca	11,340 milioni
Imprese e Made in Italy	8,967 milioni
Salute	8,784 milioni
Infrastrutture e trasporti	7,580 milioni
Affari esteri	7,139 milioni
Ambiente e sicurezza energetica	7,020 milioni
Cultura	6,500 milioni
Lavoro e politiche sociali	6,000 milioni
Altri cinque ministeri	11,311 milioni
Totale	128,700 milioni

Fonte: articolo 7, comma 3, lettera e), del Decreto-legge 17 settembre 2026, n. 162. La voce «Altri cinque ministeri» costituisce un'aggregazione dei dati del decreto.

Gli accantonamenti non corrispondono necessariamente a servizi già attivi che verranno immediatamente tagliati. Sono risorse predisposte per finanziare futuri provvedimenti legislativi.

Ridurne la consistenza significa però rinunciare a una parte della capacità di finanziare nuovi interventi nei rispettivi settori. Anche i 309 milioni dei “Fondi da assegnare”, i 270 milioni del “Fondo per interventi strutturali” e i 70 milioni destinati al “Fondo esigenze indifferibili” rappresentano margini che non saranno più disponibili per altre politiche.

Perciò l'immagine dei "soldi trovati nei cassetti" è polemica, ma non del tutto infondata: il Governo finanzia l'esenzione utilizzando risorse che avevano o avrebbero potuto avere altre destinazioni.

5. Da quali misure PNRR provengono le economie

L'allegato al decreto elenca 69 codici di misure PNRR e certifica economie complessive per 1.698 milioni:

Anno di utilizzo	Economie PNRR
2026	200 milioni
2027	1.460 milioni
2028	38 milioni
Totale	1.698 milioni

Fonte: articolo 7, comma 1, e allegato 1 del Decreto-legge 17 settembre 2026, n. 162.

Non tutte queste risorse finanziano il bollo: l'articolo 7 copre l'insieme degli interventi contenuti nel decreto, ma nel 2027 i 1.460 milioni costituiscono la voce di copertura largamente prevalente.

Tra le principali economie attribuite al 2027 figurano:

Codice PNRR	Misura originaria	Economia 2027
M1C1I1.1	Infrastrutture digitali della pubblica amministrazione	179,0 milioni
M1C2I3.1.1	Piano Italia a 1 Giga	78,7 milioni
M1C2I3.1.2	Italia 5G	201,6 milioni
M1C3I4.2.5	Fondo rotativo per le imprese turistiche	97,1 milioni
M2C1I1.1	Nuovi impianti e ammodernamento della gestione dei rifiuti	112,9 milioni
M3C2I1.1	Porti verdi: rinnovabili ed efficienza energetica	80,6 milioni
M4C2I3.1	Infrastrutture integrate di ricerca e innovazione	118,1 milioni
Totale delle sette principali voci		868,0 milioni

Fonte: elaborazione sull'allegato 1 al Decreto-legge 17 settembre 2026, n. 162. Gli importi si riferiscono alle economie accertate per il 2027; le denominazioni sono ricavate dal PNRR italiano e dai repertori ufficiali delle Amministrazioni titolari. La selezione comprende sette delle principali voci e non rappresenta l'elenco completo delle misure interessate.

Queste sette misure rappresentano da sole quasi il 60% delle economie PNRR utilizzate nel 2027.

È però necessaria una precisazione. L'allegato indica i codici delle misure dalle quali provengono le economie, ma non spiega come si sia formata ciascuna disponibilità. Le somme possono derivare da ribassi d'asta, costi inferiori alle previsioni e fondi residui dopo il completamento degli interventi, ma anche da progetti ridimensionati, revocati, abbandonati o divenuti irrealizzabili, per esempio perché non più completabili entro le scadenze del PNRR. Possono infine comprendere risorse non ancora impegnate e non più necessarie al conseguimento degli obiettivi concordati con Bruxelles.

Non possiamo quindi sostenere che il decreto sul bollo abbia cancellato specifici cantieri o investimenti. Possiamo però osservare che la definizione indistinta di «economie» non permette di capire quanta parte dei fondi derivi da una maggiore efficienza e quanta, invece, da investimenti programmati ma non realizzati. E tra le due cose, economicamente e politicamente, esiste una differenza sostanziale.

La domanda politica rimane comunque legittima: perché quelle disponibilità non sono state individuate e riprogrammate tempestivamente per altri investimenti produttivi, invece di arrivare alla scadenza del PNRR per essere utilizzate in una riduzione fiscale valida un solo anno?

La stessa Commissione europea ricorda che il PNRR italiano è stato costruito per affrontare problemi quali la bassa produttività, la debole crescita, i ritardi nella digitalizzazione, la gestione dei rifiuti e la carenza di investimenti in R&D. Il [Piano italiano](#) comprende 71,8 miliardi di sovvenzioni e 122,6 miliardi di prestiti e deve completare obiettivi e traguardi entro il 2026.

Un investimento pubblico ben realizzato lascia infrastrutture, tecnologia e capacità produttiva. Un'esenzione fiscale annuale lascia un beneficio immediato nelle tasche degli automobilisti, ma non produce necessariamente lo stesso effetto sulla crescita futura.

6. *Grants* e *loans* non sono la stessa cosa

Il PNRR è finanziato attraverso due strumenti differenti:

- i *grants*, cioè sovvenzioni europee che non devono essere restituite direttamente dallo Stato beneficiario;
- i *loans*, cioè prestiti europei che aumentano la disponibilità finanziaria dello Stato ma devono essere rimborsati.

Da quanto riferito dal Ministro Giorgetti, una parte consistente delle economie utilizzate dal decreto deriverebbe da prestiti PNRR già contratti dall'Italia e non più necessari per le spese originariamente previste. Questa spiegazione può chiarire perché le somme siano materialmente presenti nei conti dello Stato. Non risolve però automaticamente la questione del *deficit*. Un prestito non è un'entrata che riduce il *deficit*: è liquidità ottenuta in cambio di un debito da restituire. Se lo Stato prende a prestito cento e poi non li spende, può avere cento in più sul conto, ma non è diventato più ricco di cento.

L'eventuale miglioramento del *deficit* deriva dalla spesa non effettuata, non dal prestito ricevuto. Inoltre, l'effetto dipende dalla natura contabile della spesa originaria: una spesa corrente, un investimento, un contributo o un'operazione finanziaria possono avere trattamenti diversi nel calcolo dell'indebitamento netto. Il decreto dimostra da quali capitoli provengono formalmente le somme, ma non permette da solo di stabilire che tutti i 1.460 milioni migliorino nella stessa misura il *deficit* del 2027 calcolato secondo le regole europee.

Per una valutazione definitiva servono la Relazione tecnica completa, la distinzione tra sovvenzioni e prestiti all'interno delle singole economie e la classificazione delle operazioni secondo i criteri della contabilità nazionale applicati da ISTAT ed EUROSTAT. Proprio su questo la Commissione ha annunciato che effettuerà le proprie valutazioni.

Non significa che la copertura sia necessariamente irregolare. Significa che copertura del bilancio statale, disponibilità di cassa ed effetto sul *deficit* europeo sono tre concetti diversi.

7. Il vero problema arriva nel 2028

Il punto politicamente più debole del provvedimento non riguarda il 2027, per il quale i fondi sono stati formalmente individuati. Riguarda gli anni successivi. Il decreto riconosce l'esenzione soltanto per il 2027. Se il Governo vuole renderla permanente deve trovare circa 2,3 miliardi anche nel 2028, nel 2029 e in ogni anno seguente. Le economie PNRR sono irripetibili. Anche i fondi e gli accantonamenti ridotti dal decreto non possono essere utilizzati una seconda volta.

Per rendere strutturale la misura il Governo dovrà quindi:

- introdurre nuove entrate;
- individuare tagli permanenti;
- aumentare il *deficit*, se consentito dalle regole europee;
- ripristinare il bollo;
- oppure smettere di compensare integralmente le Regioni.

Quest'ultima ipotesi non è inevitabile, ma neppure può essere esclusa. Dal 2028 un futuro Governo potrebbe mantenere l'esenzione riducendo o interrompendo la compensazione statale, trasferendo così il costo politico e finanziario sui bilanci regionali.

Sarebbero allora le Regioni a dover trovare nuove entrate o tagliare la spesa, con conseguenze potenziali soprattutto sulla sanità.

8. Una copertura annuale per una promessa strutturale

Il Governo ha trovato le risorse necessarie per finanziare l'esenzione del 2027. Sarebbe quindi inesatto descrivere il decreto come completamente "senza copertura". Ma la copertura è annuale, formata in larga parte da risorse irripetibili e non accompagnata, almeno per ora, da una dimostrazione analitica dell'effetto di tutte le economie PNRR sul *deficit* calcolato secondo le regole europee. Soprattutto, non esiste ancora un solo euro di copertura strutturale per gli anni successivi.

Lo schema politico appare piuttosto chiaro: annunciare nel 2026 una misura molto popolare, farne ricadere quasi tutto il costo sul 2027, e rinviare a una futura legge di bilancio il problema di mantenerla.

Il beneficio per gli automobilisti è reale. L'abolizione, invece, non lo è ancora.

Per ora esiste soltanto un'esenzione elettorale di un anno, pagata soprattutto con economie del PNRR e con fondi già accantonati per altre finalità.

Chiamarla "abolizione strutturale" prima di aver trovato 2,3 miliardi permanenti significa vendere come riforma una promessa che dovrà essere finanziata da qualcun altro, in un altro bilancio e dopo le elezioni.

Per questo motivo, più che una riforma fiscale, l'esenzione del bollo appare proprio uno *spot* elettorale. E anche piuttosto arraffazzonato.

Domenico Gigante

Red. Ref.
www.reforming.it
mail: info at reforming.it
twitter: reformingit