Il bollo è propaganda: il Superbonus invece era filantropia?

Il cittadino resta spettatore di una gara di memoria selettiva

C’è una nuova, curiosa legge della politica italiana: se il Governo toglie una tassa, è propaganda. Se un Governo precedente spende decine di miliardi in incentivi fiscali, allora bisogna chiamarlo “rilancio dell’economia”. È una regola semplice, elegante, soprattutto comoda.

Il Consiglio dei ministri ha deciso l’esenzione dal bollo per il 2027 sulle autovetture fino a 80 kW e sui motoveicoli, limitatamente a un veicolo per contribuente. La platea indicata dal Governo è di circa 14,5 milioni di veicoli.

Qui cominciano i fatti, che sarebbe utile non confondere con le valutazioni. Il provvedimento riguarda un solo anno e non equivale, almeno per ora, all’abolizione permanente del bollo. Il costo per l’erario e per i bilanci regionali dipenderà dal gettito effettivamente esentato e dalle modalità di compensazione previste dallo Stato. Il Governo dovrà quindi indicare con precisione la copertura finanziaria e l’eventuale trasferimento di risorse alle Regioni, alle quali il bollo automobilistico garantisce una parte delle entrate proprie.

Il beneficio individuale, invece, è facilmente comprensibile: il proprietario di un’automobile entro la soglia di potenza o di un motoveicolo non pagherà il tributo relativo al 2027, entro i limiti stabiliti dalla norma. L’importo risparmiato varierà in base alla Regione, alla potenza del veicolo e alla tipologia del mezzo. Non è dunque corretto promettere una cifra uguale per tutti; è altrettanto scorretto sostenere che il beneficio sia puramente simbolico per ogni contribuente.

Apriti cielo.

Le opposizioni hanno immediatamente scoperto che il calendario esiste. Poiché nel 2027 si vota, dunque il bollo abolito diventa automaticamente “mancia elettorale”, “propaganda”, “demagogia”. Questa è una valutazione politica, non un fatto contabile. Il fatto è che la misura produce un’esenzione temporanea per una platea dichiarata di circa 14,5 milioni di veicoli. La valutazione è stabilire se il tempismo elettorale renda l’intervento opportunistico.

Non importa molto che il cittadino che possiede una piccola utilitaria possa effettivamente risparmiare dei soldi. La cosa importante è stabilire che, siccome la misura arriva prima delle elezioni, quei soldi non valgono più.

È una curiosa concezione della politica: il beneficio per il cittadino diventa sospetto se arriva nell’anno elettorale.

Seguendo questo ragionamento, qualsiasi riduzione fiscale dovrebbe essere sospesa durante l’anno che precede un’elezione. Anzi, meglio ancora: per evitare equivoci, sarebbe opportuno aumentare le tasse. Così nessuno potrebbe accusare il Governo di voler comprare voti.

Il bollo, del resto, è una tassa particolarmente singolare. Si paga perché si possiede un’automobile, anche quando l’automobile rimane parcheggiata. Non è una tassa direttamente proporzionata all’uso della strada e, per milioni di famiglie, riguarda proprio quell’utilitaria che serve per andare al lavoro, accompagnare i figli,

fare la spesa o raggiungere un ospedale.

L’ACI l’ha definita una tassa particolarmente impopolare e ha accolto favorevolmente l’intervento. Ma anche qui occorre distinguere. Il beneficio per gli automobilisti è un dato plausibile e direttamente collegato all’esenzione. L’effetto sui conti pubblici, invece, non può essere valutato senza conoscere l’onere complessivo della misura, la distribuzione territoriale dei veicoli interessati e le compensazioni alle Regioni.

Naturalmente si può discutere di tutto: della copertura finanziaria, della durata, dell’effetto sui bilanci regionali e della scelta di concentrarsi sulle automobili fino a 80 kW. Sono questioni serie. Alcuni presidenti di Regione hanno infatti espresso preoccupazioni sulle entrate regionali e sull’effettiva compensazione da parte dello Stato.

Ma una cosa è discutere una misura. Un’altra è decretare che qualsiasi misura positiva per una famiglia sia, per definizione, propaganda.

Ed è qui che arriva la parte più divertente.

Perché nella storia recente della Repubblica abbiamo conosciuto strumenti assai più costosi e assai più generosi, presentati non come propaganda elettorale ma come grandi operazioni di trasformazione sociale.

Il Superbonus, per esempio.

L’idea iniziale poteva anche avere una sua logica: incentivare la riqualificazione energetica degli edifici. Il problema non è un’opinione: è scritto nei numeri della finanza pubblica. Il meccanismo del 110 per cento, insieme alla cessione del credito e allo sconto in fattura, ha generato crediti fiscali di dimensioni molto superiori alle stime iniziali. Secondo le ricostruzioni ufficiali contenute nei documenti di finanza pubblica, il costo complessivo per lo Stato ha raggiunto oltre 100 miliardi di euro, con una contabilizzazione che ha inciso sul deficit di più esercizi.

Le cifre precise sono cambiate nel tempo perché sono cambiate le modalità di registrazione dei crediti, le asseverazioni, le correzioni normative e il perimetro delle agevolazioni. Ma il dato essenziale resta: non si è trattato di qualche miliardo marginale, bensì di una misura con un impatto sui conti pubblici nell’ordine delle decine e, secondo le stime ufficiali aggiornate, oltre cento miliardi.

Chi ne ha beneficiato? Proprietari di immobili, condomìni, imprese edilizie e soggetti che hanno acquistato crediti fiscali. Il beneficio teorico era pari al 110 per cento delle spese ammissibili, ma il vantaggio effettivo dipendeva dalla capacità di realizzare i lavori, ottenere i requisiti e utilizzare o cedere il credito. Non tutti i contribuenti hanno quindi ricevuto lo stesso beneficio.

Gli effetti economici sono stati anch’essi ambivalenti. Il Superbonus ha sostenuto il settore delle costruzioni, l’occupazione e una parte degli investimenti edilizi. Ma ha anche prodotto aumento dei prezzi, difficoltà nella cessione dei crediti, contenziosi, lavori incompleti e un onere rilevante per il bilancio dello Stato. Dire che abbia avuto effetti positivi sull’economia è una valutazione sostenibile. Dire che sia stato gratuito per i conti pubblici è semplicemente falso.

E il reddito di cittadinanza?

Anche qui i numeri aiutano a separare i fatti dalle polemiche. La misura, introdotta nel 2019 e poi sostituita da nuovi strumenti di sostegno, ha interessato milioni di nuclei familiari nel corso degli anni. La spesa complessiva per l’erogazione del beneficio e per le politiche collegate è stata nell’ordine di decine di miliardi di euro, con importi annuali variabili in base al numero dei beneficiari, ai requisiti e alla durata della

prestazione.

Il beneficio era destinato ai nuclei con determinati requisiti di reddito e patrimonio, non a tutti i disoccupati indistintamente. L'importo dipendeva dalla composizione familiare, dal reddito e dal canone di locazione, con una componente integrativa per l'affitto. Il sostegno massimo teorico non coincideva quindi con l'importo medio effettivamente percepito da tutti i beneficiari.

Anche gli effetti sui conti pubblici sono un fatto: il reddito di cittadinanza ha rappresentato una voce significativa della spesa assistenziale. Gli effetti sul lavoro, invece, richiedono una valutazione più prudente. Il programma ha sostenuto persone e famiglie in condizioni di povertà, ma ha incontrato difficoltà nel collegamento tra sussidio, formazione e reinserimento occupazionale. I controlli hanno inoltre individuato casi di indebita percezione e frode, ma la presenza di abusi non dimostra che tutti i beneficiari fossero abusivi, così come l'esistenza di beneficiari meritevoli non dimostra che il sistema fosse progettato senza difetti.

Il principio dell'assistenza a chi è in difficoltà è una cosa. Costruire un meccanismo che può trasformare l'assistenza in dipendenza dal sussidio è un'altra. La prima è una valutazione di solidarietà sociale; la seconda è una valutazione sull'efficacia degli incentivi e delle politiche attive. Entrambe possono essere discusse, ma non vanno confuse con i dati sulla spesa.

Il punto, dunque, non è stabilire che ogni provvedimento di un Governo sia buono perché appartiene a una determinata maggioranza.

Il punto è smettere di giudicare le politiche con il metro della convenienza politica.

Se il Governo riduce una tassa, si può chiedere: quanto costa? Chi ne beneficia? È sostenibile? È davvero strutturale? È equa? Quale gettito viene meno? Chi compensa le amministrazioni che lo perdono? Qual è l'effetto sul debito e sul deficit?

Domande legittime.

Per il bollo, la risposta dovrà riguardare il costo dell'esenzione nel 2027, la copertura statale e l'impatto sulle Regioni. Per il Superbonus, bisogna considerare il costo effettivo dei crediti maturati e l'impatto pluriennale sul deficit. Per il reddito di cittadinanza, occorre distinguere la spesa per il sostegno alla povertà dai costi e dai limiti delle politiche di reinserimento.

Ma dire semplicemente "è propaganda" significa rinunciare a fare politica nel senso migliore del termine.

E allora sarebbe interessante applicare lo stesso metro a tutti.

Perché se un euro lasciato nelle tasche di una famiglia nel 2027 è una "mancia elettorale", allora bisogna avere il coraggio di chiedersi che cosa siano stati i miliardi di incentivi distribuiti negli anni precedenti. Benefici sociali? Certamente, in parte. Misure economiche discutibili? Anche. Strumenti utilizzati politicamente? È una questione che merita di essere analizzata senza sconti, indipendentemente dal colore del Governo che li ha introdotti.

La politica italiana, invece, sembra funzionare secondo un principio molto più semplice: quando lo fa l'avversario è propaganda; quando lo facciamo noi è politica sociale.

E così il cittadino resta spettatore di una gara di memoria selettiva.

Il povero automobilista, intanto, continua a pagare benzina, assicurazione, manutenzione, revisione, pedaggi e parcheggi. Adesso, almeno per una parte di loro, nel 2027 non pagherà il bollo.

Non diventerà ricco.

Non cambierà vita.

Ma qualche decina o qualche centinaio di euro resterà nel suo portafoglio, a seconda del veicolo e della Regione.

E forse è proprio questo il dettaglio che infastidisce di più la politica italiana: che per una volta il beneficiario finale sia semplicemente il cittadino.

Quanto alla propaganda, lasciamo che siano gli elettori a giudicare.

Prima, però, lasciamo che giudichino anche i numeri: il costo dell'esenzione, la copertura, il numero dei beneficiari, i crediti del Superbonus, la spesa del reddito di cittadinanza e l'effetto di tutto questo sui conti pubblici.

Magari sono meno ingenui di quanto la politica, da destra e da sinistra, continui a pensare.

Alberto Scafella

© 2026 CIVICO20NEWS – riproduzione riservata

Data di pubblicazione: 18/09/2026

Salvato in PDF in data: 23/11/2026

Link all'articolo: https://civico20-news.it/cronaca/nazionale/il-bollo-e-propaganda-il-superbonus-invece-era-filantropia/18/09/2026/