

## Scheda informativa: tassa sui biglietti aerei e sui voli privati

<b>Articoli della legge 1:</b>	Articoli 42 - 60
<b>Impatto atteso senza Fondo per il clima</b>	Riduzione del 10%-20% dei voli europei in economy class rispetto a una legge sul CO <sub>2</sub> senza tassa sui biglietti aerei (ipotesi secondo uno studio svolto per conto della Confederazione).
<b>Sostenitori selezionati</b>	ATA, Associazione traffico e ambiente

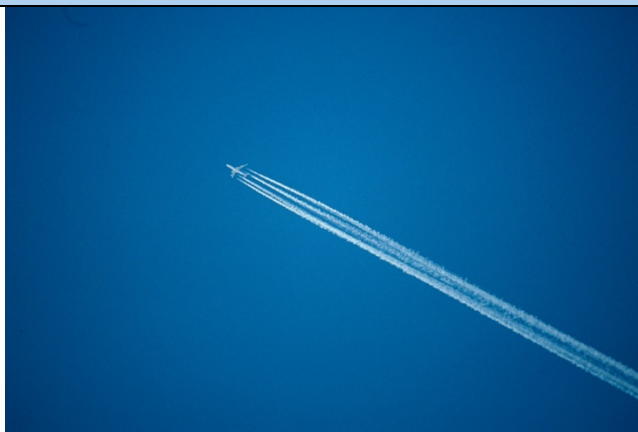


Immagine: Chris Martin Bahr - WWF

### Contesto<sup>2</sup>

I biglietti aerei continuano ad essere economici, anche nel corso dell'estate 2020. Gli svizzeri volano con frequenza doppia rispetto ai residenti dei paesi limitrofi. Nel 2018 il cherosene utilizzato in Svizzera ha provocato il 27% dell'effetto serra del nostro paese, provocando un effetto negativo sul clima ancora maggiore rispetto al trasporto su strada. Per oltre un decennio il Parlamento ha avuto difficoltà nell'introduzione di una tassa sui biglietti aerei e, grazie ad un ampio sostegno, l'ha infine inserita nella legge sul CO<sub>2</sub>.<sup>3</sup>



Immagine: WWF

### Stato attuale, legge sul CO<sub>2</sub> / disposizioni vigenti

Il traffico aereo internazionale non versa l'imposta sugli oli minerali né l'IVA o la tassa sul CO<sub>2</sub>. A differenza dei paesi confinanti con la Svizzera, attualmente i biglietti aerei non sono soggetti ad alcuna tassa. Sebbene da diversi anni sia la principale fonte di gas a effetto serra in Svizzera, l'attuale legge sul CO<sub>2</sub> non prevede alcun intervento efficace per il traffico aereo. Dal 2021 i voli europei sono soggetti al sistema ETS Svizzera-UE per lo scambio di quote di emissione. Secondo la Confederazione, il costo dei biglietti verrà rincarato della trascurabile somma di 30 centesimi, e i voli intercontinentali sono addirittura esclusi dal sistema di scambio di quote di emissione. Ancor più inefficace è l'accordo internazionale CORSIA, secondo cui per gli stati membri la protezione del clima è volontaria fino al 2027, scarso il tentativo di ridurre le emissioni di gas serra provenienti dall'aviazione; la regolamentazione interessa solo l'aumento delle emissioni di CO<sub>2</sub>. La legge sul CO<sub>2</sub>, attuale, consente di imputare i voli nell'ambito del sistema di scambio di quote di emissione oppure dell'accordo CORSIA, ma non di entrambi. In termini di misure di protezione del clima, senza la tassa sui biglietti aerei entrambe queste misure sono praticamente inefficaci: ecco perché tale prelievo costituisce l'intervento a garanzia del contributo anche da parte del trasporto aereo alla tutela climatica.

<sup>1</sup> <https://www.parlament.ch/centers/eparl/curia/2017/20170071/Texte%20pour%20le%20vote%20final%201%20NS%20F.pdf>

<sup>2</sup> <https://www.parlament.ch/fr/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaefft?AffairId=20170071>

<sup>3</sup> <https://sotomo.ch/site/projekte/grundlagenstudie-flugticketabgabe-schweiz/>

## Cosa cambia con la nuova legge?

L'importo della tassa sui biglietti aerei dipende dalla distanza e dalla classe in cui si vola. Chi vola in business class o in prima classe, causando il doppio o il triplo dei gas serra rispetto all'economy, dovrebbe pagare di più.

Per un volo europeo in economy in partenza dalla Svizzera verrà addebitata una tassa di incentivazione pari a 30 CHF, mentre l'importo massimo per un volo intercontinentale ammonta a 120 CHF. Per i voli di ritorno diretti in Svizzera non verrà introdotta alcuna tassa. Onde evitare di deviare il traffico verso aeroporti all'estero. In sede di decisione dell'importo il Consiglio federale deve tener conto dell'ammontare della tassa negli altri paesi e di quanto il viaggio verso gli aeroporti stranieri sarebbe dispendioso in termini di tempo e denaro.

Per i voli privati è previsto un prelievo compreso tra 500 e 3000 CHF per volo, a partire da un peso massimo consentito al decollo di 5,7 t. Non è prevista alcuna imposizione per i voli privati inferiori a 5,7t.

Come per la comprovata tassa sul CO<sub>2</sub> sull'olio combustibile, il gas e il carbone, sarà chi inquina a pagare una parte dei costi, e non più la popolazione in generale. **Nel quadro della tassa sui biglietti aerei, al netto è solo il 10% della popolazione a pagare, ovvero coloro che volano più di sovente. Il 90% degli svizzeri ne trarrà beneficio economico.**

Il biglietto inoltre dovrà ora recare indicazione della quantità di gas serra prodotti dal singolo volo.

## Vantaggi della misura e opportunità durante l'attuazione

- La tassa sui biglietti aerei riduce i gas serra e il rumore dovuto agli aeromobili, fornisce un incentivo a scegliere mezzi di trasporto più rispettosi del clima, ed è socialmente sostenibile, poiché l'impatto economico sarà a carico solo di coloro che, potendosi permettere viaggi frequenti grazie agli ingenti guadagni, figurano tra il 10% dei cosiddetti "frequent flyer".
- Synhelion, spin-off del Politecnico di Zurigo, ha dimostrato che la Svizzera può contribuire a rendere più ecologico il traffico aereo. L'aeroporto di Ginevra mira a ricoprire un ruolo pionieristico nell'ambito dei combustibili sintetici a zero emissioni di CO<sub>2</sub>. Tali progetti saranno sostenuti dalla porzione della tassa sui biglietti aerei che ricade nel Fondo per il clima.
- Con una quota modesta del gettito derivante dai biglietti aerei è possibile supportare nuovi treni notturni per Amsterdam, Barcellona e Roma; inoltre, con il Sì alla legge sul CO<sub>2</sub> si amplierà anche la capacità dei treni notturni diretti a Berlino, Amburgo e Praga.

## A lungo termine si prevedono i seguenti sviluppi

- I cittadini svizzeri potrebbero ritornare a ricoprire una posizione di rilievo in qualità di clienti per le regioni turistiche nazionali.
- Le compagnie aeree low cost ridurranno la propria offerta, e per le vacanze si prediligeranno mezzi di trasporto verdi (treno, autobus a lungo raggio, automobile). Queste le esperienze della Germania: il rapporto tedesco sull'aviazione ha analizzato l'andamento del numero di passeggeri e delle offerte in 26 aeroporti tedeschi prima e dopo l'introduzione della tassa tedesca sui biglietti, constatando "la contrazione dei vettori low cost come Ryanair per via della tassa sul traffico aereo [introdotta in Germania nel 2011, ad oggi pari a 7-42 euro per biglietto]" (Agenzia Spaziale Tedesca: Relazione sull'aviazione 2010 del dicembre 2011: pag. 48).

## Impatto di questo intervento sull'economia

- Il riorientamento verso voli più lunghi a discapito delle offerte economiche e dei viaggi durante il fine settimana determinerà la creazione di un ulteriore valore aggiunto anche in Svizzera: gli svizzeri ricominceranno a restare più spesso in patria per i fine settimana lunghi.
- I viaggi d'affari sono responsabili solo di una piccola parte dei voli in partenza dalla Svizzera: per questa tipologia di voli, il rimborso non viene erogato alla popolazione, bensì alle imprese. Tutte le aziende che si affidano alle videoconferenze invece che ai viaggi d'affari, oppure optano per mezzi di trasporto più ecologici rispetto all'aereo, ogni anno riceveranno delle somme pecuniarie.
- Per evitare l'aumento delle prenotazioni di voli privati al posto dei voli di linea in business class, è stata introdotta anche una tassa di incentivazione per i voli privati che hanno un impatto sul CO<sub>2</sub>. Gli aeroporti regionali beneficiano del fatto che circa il 90% dei voli privati non raggiunge la dimensione minima presa in considerazione nella tassa sui voli privati.

## Impatto di questo intervento sui privati

A chi vola poco o nella media verrà rimborsata una somma superiore a quanto versato (informazioni esatte disponibili dall'inizio delle procedure di consultazione sull'ordinanza).

I passeggeri residenti in Svizzera hanno un vantaggio rispetto al bacino di utenza estero degli aeroporti di Zurigo, Ginevra e Basilea, poiché i non residenti in Svizzera non hanno diritto al rimborso di almeno la metà della tassa sui biglietti aerei.

## Sviluppi e disposizioni internazionali



Tutti gli stati contrassegnati in verde hanno già in vigore una tassa sui biglietti aerei: in quanto isola, la Gran Bretagna dipende dall'aviazione e ha tasse sui biglietti aerei più elevate rispetto alla legge svizzera sul CO<sub>2</sub>. Tuttavia, a differenza dell'aumento della "taxe de solidarité", la sua entrata in vigore è stata rinviata. L'UE sta discutendo su una tassa sui biglietti aerei a livello europeo. Gli svizzeri volano con frequenza doppia rispetto ai residenti dei paesi limitrofi.

## Immagini per il download

<https://klimaschutz-ja.ch/medien/>

## Esperti

Yves Chatton, yves.chatton@verkehrsclub.ch, (ATA e amministratore delegato COTAS)

Patrick Hofstetter, patrick.hofstetter@wwf.ch

Luc Leumann, luc.leumann@verkehrsclub.ch, 079 705 06 58