

CAMERA DEI DEPUTATI N. 1092

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**EVI, BONELLI, BORRELLI, DORI, FRATOIANNI, GHIRRA, GRIMALDI,
MARI, PICCOLOTTI, ZANELLA, ZARATTI**

Disposizioni in materia di voli di aeromobili privati non di linea
per il trasporto di passeggeri, per la riduzione delle emissioni
climalteranti

Presentata il 13 aprile 2023

ONOREVOLI COLLEGHI ! — In ambito europeo, il rapporto dell'organizzazione non governativa *Transport and Environment* (*European federation for transport and environment*) « *Private jets: can the super rich supercharge zero-emission aviation ?* » ha rivelato l'impatto sul cambiamento climatico attribuibile ai jet privati in Europa, mostrando che questi hanno in media un'intensità di carbonio dieci volte superiore rispetto agli aerei di linea e sono cinquanta volte più inquinanti dei treni. Secondo il citato rapporto, un volo privato di quattro ore produce emissioni pari a quelle emesse da una persona media in un anno.

I jet privati rappresentano uno *status symbol*, ma sono anche il mezzo più inquinante e iniquo del pianeta. Nient'altro bru-

cia così tanto carburante fossile per l'uso esclusivo di un numero limitato di persone.

Il recente studio commissionato da *Greenepeace* Europa centro-orientale (CEE), e realizzato dalla società olandese di consulenza ambientale *CE Delft*, indica come i voli dei jet privati raggiungono livelli record in Europa: solo nel 2022 si sono registrati più di 572.000 voli, con un aumento del 64 per cento rispetto all'anno precedente. Le emissioni dei jet privati in Europa sono più che raddoppiate in un anno, arrivando a superare quelle prodotte annualmente da 550.000 cittadini europei.

Il 55 per cento dei voli di jet privati effettuati in Europa nel 2022 ha percorso una distanza inferiore a 750 km, in molti casi percorribile con alternative più sostenibili come il treno. Le tre destinazioni più

comuni sono state Nizza, Parigi e Ginevra, mentre i Paesi europei con il maggior numero di voli effettuati con jet privati sono stati, rispettivamente, il Regno Unito, la Francia e la Germania.

L'Italia è il quarto Paese europeo per numero di voli di jet privati, con 55.624 voli effettuati nel 2022, in crescita del 61 per cento rispetto al 2021. Questi voli hanno causato l'emissione di 266.100 tonnellate di anidride carbonica (CO₂), il doppio rispetto a quelle dell'anno precedente e pari alle emissioni medie di CO₂ prodotte da più di 50.000 italiani in un anno. Si stima che nel 2022 circa un volo privato su dieci in Europa sia partito dall'Italia. Gli aeroporti italiani più frequentati dai jet privati sono stati quelli di Milano Linate, Roma Ciampino e Olbia Costa Smeralda. La tratta che collega Milano e Roma è inoltre una delle più frequentate d'Europa, nonostante le due città siano tra loro raggiungibili in appena tre ore di treno. Tra le tratte ultrabrevi in Italia si registra anche quella fra Verona e Brescia: appena 44 km percorribili in 35 minuti di treno.

Come ricorda la campagna sui trasporti di *Greenpeace* Italia, l'ultimo rapporto del Gruppo intergovernativo di esperti sul cambiamento climatico (*Intergovernmental Panel on Climate Change* – IPCC) mostra chiaramente che dobbiamo ridurre subito i consumi di combustibili fossili, a partire dai più superflui come quelli dei jet privati, mezzi di trasporto ultra-inquinanti che devono essere vietati per proteggere il clima, l'ambiente e la nostra salute.

I jet privati causano in media emissioni fra 5 e 14 volte superiori a quelle dei voli commerciali e 50 volte superiori a un viaggio in treno. Sono l'emblema di un settore inquinante e iniquo. Nel 2018 la metà di tutte le emissioni del trasporto aereo è stata causata dall'1 per cento della popolazione mondiale, mentre l'80 per cento delle persone nel mondo non ha mai viaggiato in aereo.

Anche per questi motivi, *Greenpeace* ha lanciato una petizione per chiedere al Governo italiano di promuovere misure concrete contro la crisi energetica e climatica, fra cui il divieto dei jet privati e l'introdu-

zione del biglietto climatico per un trasporto pubblico più sostenibile e accessibile.

Nelle settimane scorse, « Jet dei ricchi », ossia il progetto di un gruppo di ricercatori che tramite i loro *account social* aggiorna costantemente sul traffico aereo in Italia dei voli privati, ha monitorato l'ultimo appuntamento della fiera annuale « Vinitaly » di Verona, il salone internazionale del vino e dei distillati, evidenziando come chi, per non perdersi l'inaugurazione, è arrivato con jet privato e lasciando dietro di sé tonnellate di emissioni di CO₂. Solo nella prima giornata della fiera almeno cinque aerei privati sono atterrati all'aeroporto di Verona. Alcuni, addirittura, percorrendo delle brevissime distanze, arrivando, infatti, da Venezia o per raggiungere poi Milano.

La realtà è che molti voli a corto raggio sono superflui, in Italia così come in tutta Europa. E questo è ancora più vero laddove esiste una rete ferroviaria efficiente che copre le diverse tratte.

La stessa Unione europea ricorda che circa 17 delle 20 rotte aeree più trafficate in Europa coprono distanze inferiori a 700 km, distanze che possono essere coperte anche con i treni in maniera assai più sostenibile.

L'Italia risulta il quarto Paese europeo per numero di voli di jet privati e il terzo in termini di emissioni di anidride carbonica generata da questi voli.

In questi anni si è cercato di aumentare le tasse sui carburanti più inquinanti o si sono introdotti bolli differenziati a seconda delle caratteristiche dei veicoli, eppure sempre nel settore della mobilità esiste il traffico aereo privato, che rappresenta un settore comunque piuttosto numeroso che sinora è rimasto quasi completamente esente dal cosiddetto « fisco ecologico ».

La presente proposta di legge introduce una limitazione sulle tratte brevi di parte dei voli privati nel nostro territorio nazionale e, parallelamente, prevede una revisione della tassazione che attualmente grava sui voli privati non di linea, anche al fine di introdurre una sorta di *carbon tax* su una

modalità di trasporto assai inquinante e quasi sempre a bassa utilità.

Le maggiori entrate ottenute dalla revisione delle imposte che gravano direttamente o indirettamente sui voli privati non di linea vengono quindi investite nel trasporto pubblico sostenibile.

La presente proposta di legge consta di cinque articoli.

L'articolo 1 introduce, dall'anno 2025, il divieto sulle tratte brevi all'interno del territorio italiano di voli privati non di linea per il trasporto passeggeri, di aerotaxi ed elitaxi, il cui tragitto è assicurato anche dalla rete ferroviaria nazionale da una tratta di durata inferiore a quattro ore, e garantita da almeno sei collegamenti diretti nelle ventiquattro ore.

Si prevedono specifiche deroghe per gli aerei che utilizzano tecnologie innovative e sostenibili per il trasporto aereo. A detti aeromobili gli incrementi di aliquota e di imposta previsti dagli articoli 3 e 4 si applicano nella misura ridotta del 50 per cento.

L'articolo 2 stabilisce che, dall'anno 2030, i divieti e le limitazioni di sorvolo previsti all'articolo 1 saranno estesi a tutte le tratte nazionali e non solo a quelle brevi per gli aeromobili privati che non riusciranno a garantire zero livelli di emissione di carbonio.

L'articolo 3 amplia e chiarisce quali sono i voli che sono tenuti al pagamento dell'accisa sul cherosene. Contestualmente, si introduce un aumento del 30 per cento dell'attuale accisa sul cherosene usato come carburante per la navigazione aerea privata.

All'articolo 4, comma 1, si modifica l'attuale imposta erariale sui voli dei passeggeri di aerotaxi che attualmente aumenta in base alla lunghezza del tragitto. Si introduce quindi un'imposta unica, più alta di quella vigente, al fine di penalizzare e disincentivare maggiormente i voli sulle tratte brevi.

Al comma 2, sono aumentati gli scaglioni vigenti concernenti l'imposta erariale sugli aeromobili privati.

L'articolo 5, infine, istituisce un Fondo nel quale confluiscono le maggiori risorse conseguenti agli aumenti di accisa e di imposta previsti dagli articoli 3 e 4. Queste risorse sono destinate a favore del trasporto pubblico locale e su ferro, ai fini di una sua maggiore sostenibilità.

Si chiarisce inoltre che i divieti introdotti agli articoli 1 e 2 nonché gli incrementi di accisa e di imposta di cui agli articoli 3 e 4 non si applicano agli aeromobili nelle disponibilità delle Forze dell'ordine e delle Forze armate, nonché ai voli umanitari e a quelli che effettuano attività di soccorso e di protezione civile.

PROPOSTA DI LEGGE

—

Art. 1.

(Limitazioni del trasporto aereo privato sulle tratte brevi nazionali)

1. A decorrere dal 1° gennaio 2025, i voli degli aeromobili privati non di linea per il trasporto di passeggeri, degli aerotaxi e degli elitaxi sono vietati sulle rotte interne del territorio nazionale il cui tragitto può essere percorso tramite la rete ferroviaria nazionale da una tratta senza obbligo di cambio, garantita da almeno sei collegamenti diretti nelle 24 ore, di durata inferiore a 240 minuti. Per tragitto si intende la tratta che collega i comuni serviti da aeroporti. Fino al 31 dicembre 2029, il divieto di cui al primo periodo non si applica agli aeromobili che utilizzano tecnologie sostenibili e garantiscono una riduzione di almeno il 50 per cento delle emissioni di carbonio e a detti aeromobili gli incrementi di aliquota e di imposta di cui agli articoli 3 e 4 si applicano nella misura ridotta del 50 per cento.

2. Entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica, sono definiti i criteri e le modalità di attuazione delle disposizioni di cui al comma 1 nonché le eventuali ulteriori deroghe, motivate, al divieto di cui al presente articolo.

Art. 2.

(Ulteriori limitazioni del trasporto aereo privato)

1. A decorrere dal 1° gennaio 2030, il divieto di cui al primo periodo del comma 1 dell'articolo 1 è esteso, per i medesimi aeromobili, su tutte le rotte interne del territorio nazionale. Il divieto di cui al primo periodo del presente comma non si

applica agli aeromobili che garantiscono zero livelli di emissione di carbonio e a agli stessi aeromobili si applicano le aliquote e le imposte di cui agli articoli 3 e 4 nella misura vigente prima della data di entrata in vigore della presente legge.

2. I voli degli aeromobili effettuati in contrasto con le disposizioni previste all'articolo 1 e al presente articolo non sono autorizzati dall'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC) e dall'Ente nazionale per l'assistenza al volo (ENAV) e non sono conseguentemente ammessi alle operazioni di sorvolo e di scalo nel territorio nazionale.

Art. 3.

(Disposizioni in materia di accise sul carburante impiegato nei voli non di linea)

1. Al numero 2) della tabella A annessa al testo unico delle disposizioni legislative concernenti le imposte sulla produzione e sui consumi e relative sanzioni penali e amministrative, di cui al decreto legislativo 26 ottobre 1995, n. 504, dopo le parole: « privata da diporto » sono inserite le seguenti: « , dai voli per uso proprio, dai servizi aerei non di linea tutto compreso, dai servizi aerotaxi ».

2. All'allegato I annesso al testo unico delle disposizioni legislative concernenti le imposte sulla produzione e sui consumi e relative sanzioni penali e amministrative, di cui al citato decreto legislativo n. 504 del 1995, alla voce: « Petrolio lampante o cherosene », dopo la sottovoce: « usato come carburante: lire 625.620 per mille litri » è inserita la seguente: « usato come carburante per la navigazione aerea privata da diporto: euro 438,74 per mille litri ».

Art. 4.

(Disposizioni in materia di imposta erariale sui voli taxi e sugli aeromobili privati)

1. All'articolo 16 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011,

n. 214, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) il quarto periodo del comma 10-*bis* è sostituito dal seguente: « L'imposta, dovuta per ciascun passeggero e all'effettuazione di ciascuna tratta, è fissata in misura unica pari a euro 400 »;

b) la lettera a) del comma 11 è sostituita dalla seguente:

« a) aeroplani con peso massimo al decollo:

- 1) fino a 1.000 kg: euro 2,25 al kg;
- 2) fino a 2.000 kg: euro 3,75 al kg;
- 3) fino a 4.000 kg: euro 12,00 al kg;
- 4) fino a 6.000 kg: euro 15,00 al kg;
- 5) fino a 8.000 kg: euro 19,95 al kg;
- 6) fino a 10.000 kg: euro 21,30 al kg;
- 7) oltre 10.000 kg: euro 22,80 al kg ».

Art. 5.

(Disposizioni finali)

1. È istituito, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il Fondo per la mobilità pubblica sostenibile, di seguito denominato « Fondo », nel quale confluiscono le maggiori risorse rivenienti dagli incrementi di imposta e di aliquota di cui agli articoli 3 e 4. Le risorse del Fondo sono annualmente destinate, quale contributo statale, al potenziamento del trasporto su ferro, nonché al rinnovo della flotta degli autobus per il trasporto pubblico extraurbano e suburbano attraverso l'acquisto di mezzi elettrici o a zero emissioni.

2. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica, da adottare entro centoventi giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sono stabiliti i criteri attuativi e le modalità

di assegnazione delle risorse di cui al comma 1 del presente articolo.

3. Le disposizioni di cui alla presente legge non si applicano agli aeromobili nella disponibilità delle Forze dell'ordine e delle Forze armate, nonché a quelli che effettuano voli umanitari o attività di soccorso e di protezione civile.



19PDL0033050