



BRIEFING - OTTOBRE 2025

Trasporti, fiscalità e transizione ecologica

*Proposte per una tassazione più equa e sostenibile nella
Legge di Bilancio 2026*

Sommario

Transizione e politiche fiscali: una strada che tiene insieme decarbonizzazione, bilanci pubblici, equità

Il percorso di decarbonizzazione delle nostre economie - la cosiddetta 'transizione' - attraversa ogni aspetto della vita associata, anche da un punto di vista normativo e regolatorio. In un'Europa dove coesistono 27 sistemi tributari differenti, la leva fiscale è stata individuata da molti stati membri come uno strumento flessibile, per aderenza alle peculiarità dei contesti nazionali, e di notevole efficacia per promuovere e sostenere la transizione.

*La leva fiscale agisce su due fronti complementari: crea **segnali di prezzo** che orientano i consumi verso opzioni a minori emissioni e, contemporaneamente, **genera risorse** che possono essere reinvestite nella transizione. Una revisione del quadro fiscale può ridurre l'uso di combustibili fossili (contenendo le esternalità connesse), rendere più efficaci le politiche industriali e climatiche e promuovere innovazione.*

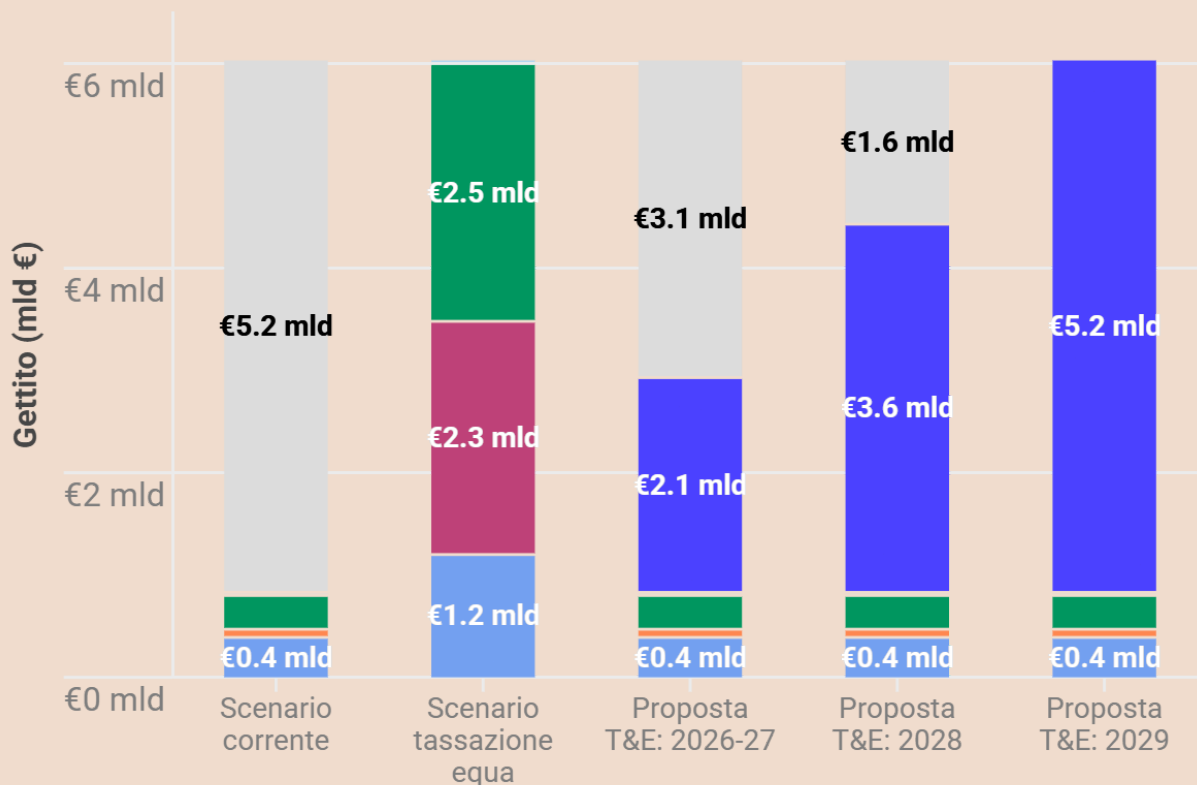
Le analisi presentate in questo briefing non rappresentano una ricognizione completa del rapporto tra materia fiscale e transizione; come pure, le proposte di riforma che si avanzano sono intenzionalmente specifiche, mirano a individuare soluzioni praticabili per correggere distorsioni o regolare aree di esenzione e mancato prelievo, con lo scopo di generare risorse a sostegno della decarbonizzazione dei trasporti, ovvero del settore più emissivo delle nostre economie.

*Transport & Environment (T&E) ha analizzato il regime fiscale applicato ai settori dell'aviazione e del marittimo, misurando il mancato prelievo sui consumi energetici e una quota di mancato gettito imputabile a misure specifiche di eccezione, previste ad esempio per l'imposizione dell'IVA o l'applicazione del sistema ETS. La somma del mancato gettito risultante dalle esenzioni previste per aviazione e marittimo configura complessivamente **un deficit annuo - per il bilancio pubblico - superiore ai 7 miliardi di euro.***

*Nell'**aviazione** le distorsioni sono significative: l'esenzione generalizzata sui consumi di cherosene e l'assenza di IVA su molte tratte creano un vantaggio competitivo artificiale per il volo rispetto ad altri modi di trasporto. **T&E propone l'introduzione di una ticket tax**, sulla scorta di quanto già fatto da altri paesi, che cresca progressivamente, in un arco di quattro anni, sino a recuperare il valore del mancato prelievo.*

La proposta di riforma di T&E per colmare il divario fiscale nell'aviazione

■ ETS
 ■ CORSIA
 ■ Tassa carburante
 ■ IVA
 ■ Tassa comunale/imabrcro
 ■ Ticket tax (proposta T&E)
 ■ Tax gap



Fonte: Elaborazione T&E (2025).



L'introduzione di imposte mirate e calibrate non produce effetti depressivi sulla mobilità aerea, ma consente di recuperare risorse (anche come misura di risposta al fenomeno dell'overtourism) per sostenere la creazione e la crescita di un'industria di carburanti sintetici climate neutral.

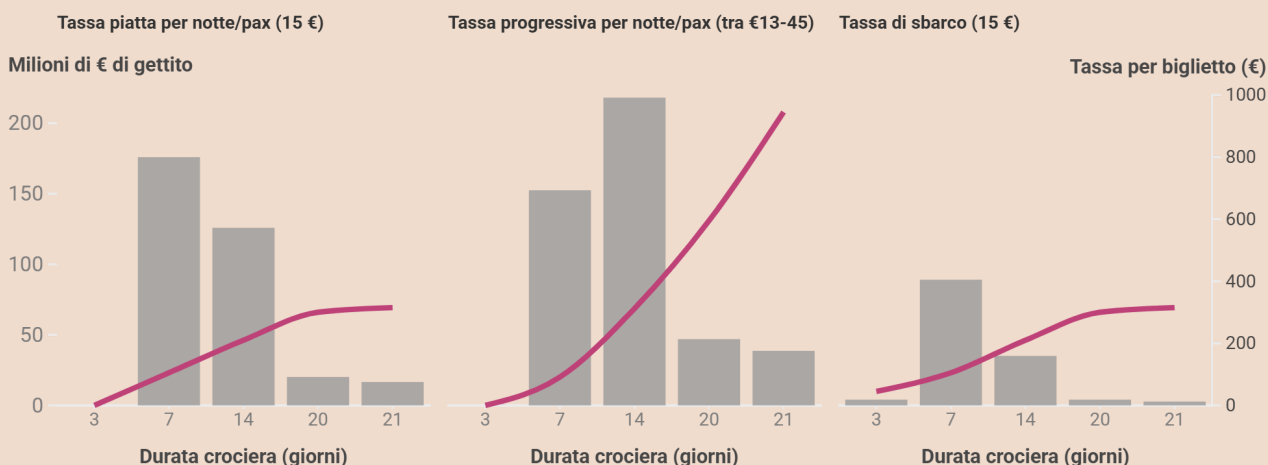
*Il **trasporto marittimo** è storicamente sottoposto a un regime fiscale di favore. A oggi, oltre a un'applicazione ancora parziale del sistema ETS (esteso peraltro secondo criteri di stazzatura distorsivi), le navi - a differenza di altri comparti del settore trasporti - non pagano alcuna imposta sul consumo di carburanti.*

T&E propone l'introduzione di imposte sul settore crocieristico, ad oggi quello più emissivo e inquinante e - al contempo - quello meno tassato nel comparto marittimo. Una tassa sul biglietto, che

esenti le crociere di breve durata e che abbia un costo unitario per notte/passeggero crescente al crescere della durata del viaggio, genererebbe un gettito aggiuntivo di circa 400 milioni di euro l'anno.

Una tassa sulle crociere genererebbe fino a € 400 mln di gettito per le casse dello Stato

■ Costo aggiuntivo unitario per la crociera ■ Gettito per durata crociera



Fonte: Elaborazione T&E su dati Eurostat e CLIA (2025)



T&E individua pertanto due necessità operative: quella di **rimuovere esenzioni e distorsioni** che favoriscono opzioni di mobilità ad alta intensità carbonica; quella di **implementare virtuosamente, a livello nazionale, indirizzi già consolidati a livello europeo e policy sperimentate con successo in alcuni stati membri**. I proventi fiscali dovranno essere destinati a interventi strutturali per la decarbonizzazione del settore trasporti, oltre che a misure per garantire la sostenibilità sociale della transizione.

La fiscalità è una leva efficace e necessaria – non alternativa – alle norme tecniche di settore. Offre strumenti di correzione dei prezzi relativi, incentivi all'innovazione e risorse per il cambio di paradigma. Per l'Italia, l'opportunità è quella di recuperare gettiti superando regimi che premiano le opzioni tecnologiche più obsolete e destinando le risorse a misure che favoriscano la mobilità pulita e la giustizia sociale, già a partire dalla Manovra di Bilancio 2026.

2. Il trattamento fiscale di aviazione e marittimo in Italia

2.1 La rilevanza climatica dei settori aereo e marittimo

Il settore trasporti è, a livello nazionale, oltre che europeo, il maggior emettitore di gas serra, con valori assoluti di emissione in crescita rispetto al 1990, in controtendenza rispetto agli altri settori dell'economia. In particolare, i settori aereo e marittimo rappresentano oggi i comparti più difficili da decarbonizzare (hard to abate), sia per la dipendenza dai combustibili fossili sia per la minor disponibilità di tecnologie mature, economiche e scalabili, da poter adottare nel breve periodo, come ad esempio l'elettrificazione nel trasporto stradale.

Per questi motivi, così come per il carattere internazionale di molte rotte, sia navali che aeree, questi settori godono di specifici regimi di esenzione fiscale. Sono tuttavia modalità di trasporto ad alta intensità di carbonio e, senza misure correttive, il loro impatto climatico è destinato a crescere ulteriormente, vanificando la riduzione delle emissioni conseguita in altri comparti.

2.2 Un sistema fiscale che promuove il lock-in tecnologico

Il quadro fiscale che disciplina aviazione e marittimo si caratterizza per una serie di esenzioni che favoriscono i carburanti fossili e rendono meno attrattivo, in termini economici, l'utilizzo di soluzioni alternative necessarie alla decarbonizzazione.

- Entrambi i settori **non pagano accise sui carburanti, grazie all'esenzione stabilita dalla Direttiva europea sulla tassazione dell'energia (ETD)**. Questa esenzione rende artificialmente meno costosi i jet fuel e i bunker fuel; mantiene ampio il differenziale di costo con le alternative più pulite; configura un'area di mancato prelievo, ingiustificata sia dal punto di vista climatico che in termini di competizione tra diverse modalità di trasporto (si pensi al rapporto tra costo dei biglietti aerei per l'aviazione civile e costo dei treni). La revisione della ETD è in discussione dal 2021, ma gli Stati membri non riescono a trovare un accordo: l'ultima proposta di compromesso presentata dalla Presidenza danese prevede di mantenere l'esenzione fino al 2035, quando si riaprirebbe il dossier per valutare nuovamente se tassare i carburanti.
- **L'IVA** - la cui competenza è anch'essa disciplinata a livello comunitario - **non viene applicata**, o viene applicata solo marginalmente: per l'aviazione, infatti, l'aliquota (fissata dal legislatore italiano) al 10% si applica solo ai voli domestici ([che - in Italia - sono il 35% del totale ma pesano solo per il 17% delle emissioni](#)), mentre i biglietti internazionali restano esenti (il 65% dei voli ma l'83% delle emissioni). Per il marittimo, l'esenzione è pressoché totale: l'IVA si applica solo in casi limitati di trasporto urbano via acqua, con aliquota ridotta al 5% o al 10%, mentre le tratte di più ampia percorrenza e la gran parte dei servizi passeggeri restano esenti. La direttiva che disciplina l'IVA - applicata al turismo e ai trasporti - è in corso [di revisione](#).
- **Il sistema ETS** (Emission Trading Scheme), pur rappresentando un importante strumento di prezzamento del carbonio, **ha una copertura limitata**: nell'aviazione, l'allocatione gratuita di quote emissive indebolisce il prelievo sulle tratte intra-UE, mentre restano esclusi i più inquinanti voli intercontinentali. Una recente [analisi di T&E](#) ha evidenziato che questi aspetti dell'ETS esentano di fatto il 70% delle emissioni dell'aviazione UE. Per quanto riguarda il marittimo, dallo scorso anno,

l'ETS è stato esteso anche a questo settore e si applica - in modo graduale - alle sole navi con una stazza lorda superiore alle 5000 GT; dal 2026 coprirà il 100% delle emissioni di CO2, NO2 e CH4 generate dalle flotte.

Il risultato combinato di queste agevolazioni fiscali è quello di accrescere artificialmente la competitività e la convenienza dei carburanti fossili per gli operatori del settore aereo e marittimo; mentre i carburanti alternativi – come i carburanti sostenibili per l'aviazione (SAF) o i carburanti sintetici verdi per il trasporto marittimo – restano fuori mercato. Lo Stato, oltre a non poter contare su fondi aggiuntivi, vede anche **rallentato il processo di decarbonizzazione**, col rischio di messa in discussione degli impegni di riduzione delle emissioni presi a livello internazionale.

2.3 La dimensione del divario fiscale

Transport & Environment ha quantificato il **“divario fiscale” dei due comparti**, inteso come la **differenza tra quanto effettivamente pagato dagli operatori dei settori e quanto si potrebbe generare in uno scenario senza esenzioni.**

Nel 2024, il settore aereo ha beneficiato di un divario fiscale pari a circa 5,2 miliardi di euro, mentre per il settore marittimo lo stesso divario, relativamente al 2023, si attesta a circa 2 miliardi di euro. I proventi che si potrebbero generare da una tassazione equa andrebbero assunti dallo Stato principalmente come risorse strategiche per accelerare la decarbonizzazione di questi stessi settori e rimanere competitivi nei mercati globali. La misurazione delle esenzioni concesse all'aviazione e al settore marittimo evidenzia l'opportunità di chiudere questo divario fiscale, con politiche progressive, sostenibili ed eque.

Relativamente al settore dell'aviazione, il valore del “divario fiscale” è stato calcolato come il differenziale tra lo scenario corrente e uno scenario di riforma fiscale, come presentato nella seguente tabella.

Aviazione: tassazione attuale e scenario di tassazione equa		
Voce di tassazione	Scenario corrente: business-as-usual	Scenario tassazione equa: nessuna esenzione
EU ETS	<i>Nel 2024: ambito di applicazione limitato (ai soli voli intra-europei in partenza dall'UE); allocazione gratuita delle quote di emissioni.</i>	<i>Ambito di applicazione esteso a tutti i voli in partenza (inclusi i voli con destinazione intercontinentale), stop all'assegnazione gratuita di quote emmissive.</i>
CORSIA	<i>Requisiti di compensazione CORSIA nel 2024</i>	<i>L'ETS sostituisce i requisiti di compensazione (CORSIA applicato per i voli in arrivo in UE)</i>
IVA	<i>Applicata ai soli voli domestici con un'aliquota del 10%</i>	<i>Applicata a tutti i voli in partenza, con un'aliquota del 22%</i>
Tassa sul carburante	<i>Esente</i>	<i>Tassa sul carburante di 0,38 € al litro applicata al cherosene per tutti i voli in partenza (come da proposta di revisione della Commissione UE)</i>

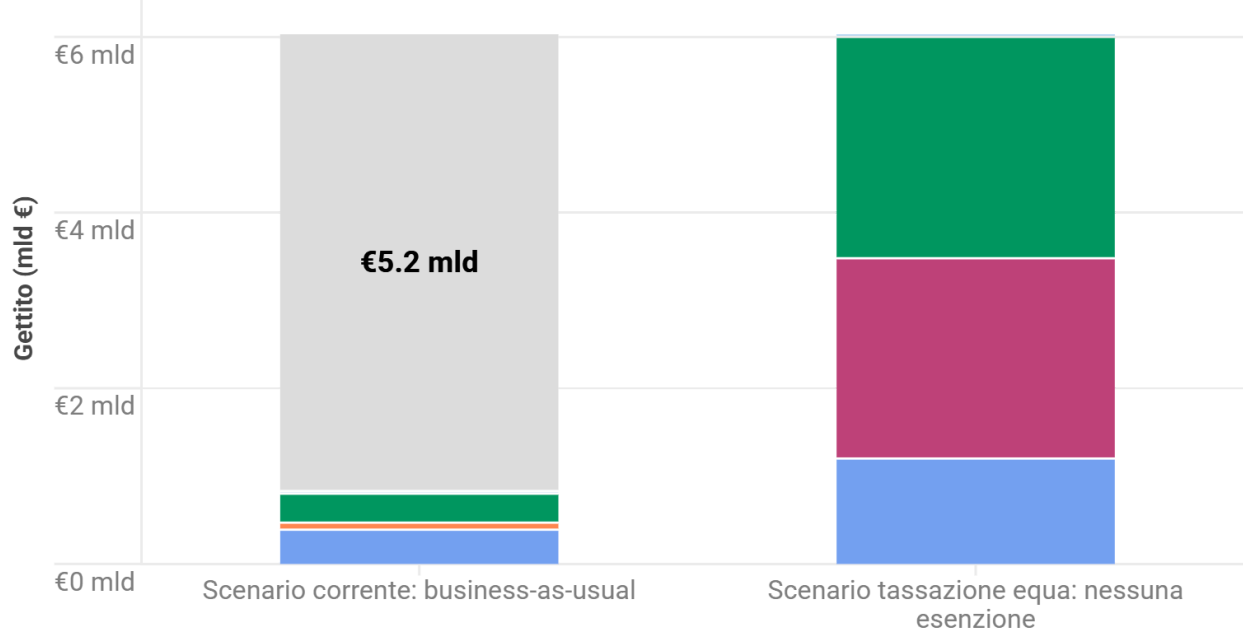
Aviazione: tassazione attuale e scenario di tassazione equa

Tassa comunale e di imbarco	L'attuale tassa sui biglietti (tassa comunale e tassa di imbarco) è fissata a un massimo di 30 milioni di euro.	L'attuale tassa sui biglietti (tassa comunale e tassa di imbarco) è fissata a un massimo di 30 milioni di euro.
------------------------------------	---	---

Nel 2024, le compagnie aeree che operano in Italia hanno versato poco più di mezzo miliardo di euro sotto forma di IVA sui soli voli domestici e oneri ETS (limitati per via di numerose esenzioni e quote gratuite), e circa 30 milioni di euro derivanti dalle tasse di imbarco e comunali attualmente in vigore. A questi si aggiungono i requisiti di compensazione previsti dal sistema internazionale CORSIA dell'ICAO, che al momento si applicano ai soli voli internazionali e limitatamente alle emissioni eccedenti i livelli del 2019.

L'aviazione italiana paga mezzo miliardo di euro in tasse, ma nel 2024 ha goduto di esenzioni per 5,2 miliardi di €

ETS CORSIA Tassa carburante IVA Tassa comunale/imbarco Tax gap



Fonte: Elaborazione T&E (2025).

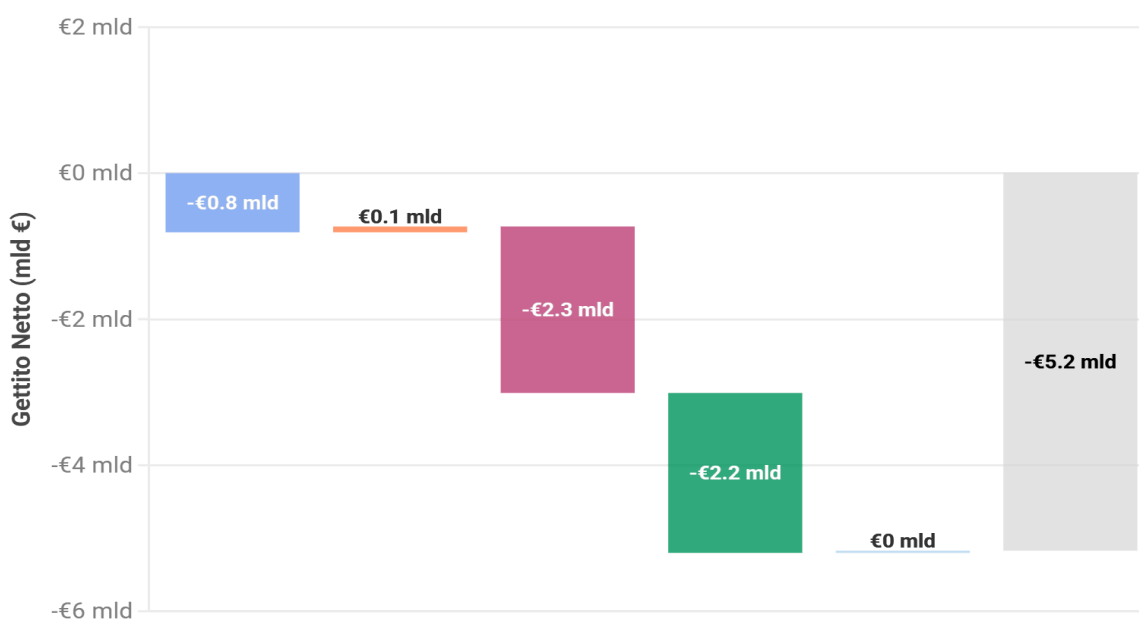


La più consistente tra le voci che contribuiscono al tax gap è legata all'esenzione dalle accise sul carburante. Se si applicasse al carburante aereo la stessa aliquota di 0,38 €/litro che caratterizza l'autotrasporto stradale (o comunque un'aliquota pari alla tassazione [proposta dalla Commissione Europea nell'ambito della revisione della Direttiva europea sulla tassazione dell'energia](#)), il gettito generato sarebbe pari a circa €2,3 miliardi. È importante ricordare che il trasporto aereo è il mezzo con la maggiore intensità carbonica per passeggero/chilometro: le attuali esenzioni appaiono improprie, ancor più nel confronto con la mobilità ferroviaria, dove l'energia è invece tassata.

La seconda voce di rilievo è l'assenza di IVA sui voli internazionali (sia dentro che fuori l'UE). **L'applicazione dell'aliquota ordinaria del 22% a tutti i biglietti aerei in partenza dall'Italia genererebbe un gettito di circa €2,2 miliardi ogni anno.** A questo valore si aggiungono **circa €800 milioni legati alle esenzioni del sistema ETS**, che oggi continua ad assegnare parte delle quote emissive in modo gratuito ed esclude dall'ambito di applicazione proprio i voli più inquinanti, con destinazione fuori dall'UE (il 13% del totale, ma il 46% delle emissioni). L'esclusione dei voli extra UE crea anche distorsioni nel mercato interno all'aviazione, in cui i soggetti che operano maggiormente voli domestici e intra-europei - spesso compagnie di bandiera o low cost europee - si vedono penalizzate rispetto alle compagnie aeree attive solo sui voli di lungo raggio.

La maggior parte del tax gap nel settore dell'aviazione in Italia nel 2024 deriva dalle esenzioni sul carburante e sull'IVA

■ Esenzioni ETS ■ Gettito derivante da CORSIA ■ Esenzioni tasse sul carburante ■ Esenzioni IVA
■ Tassa comunale/imbarco ■ Tax gap



Fonte: Elaborazione T&E (2025).

T&E

Venendo al divario fiscale del settore marittimo, nella tabella sottostante presentiamo tre casi di fiscalità: il primo fa riferimento alla normativa attuale ed è relativo alle misure in vigore nel 2024; il secondo è una proiezione al 2026, con le evoluzioni già previste nella normativa vigente; il terzo è ugualmente una proiezione al 2026, ma include i risultati di una riforma fiscale.

Marittimo: tassazione attuale, futura e scenario di tassazione equa

	Tassazione con misure attuali (2024)	Tassazione al 2026 secondo normativa vigente	Tassazione al 2026 in uno scenario di riforma
ETS	100% viaggi intra-UE; 50% viaggi extra-UE;	100% viaggi intra-UE; 50% viaggi extra-UE;	100% viaggi intra-UE; 50% viaggi extra-UE;

Marittimo: tassazione attuale, futura e scenario di tassazione equa

	alcune esenzioni per specifiche navi o tratte (es. collegamento piccole isole); Applicazione al 40% delle emissioni generate dalla flotta (introduzione graduale); Applicato alle sole navi sopra le 5.000 GT	alcune esenzioni per specifiche navi o tratte (es. collegamento piccole isole); applicato alle sole navi sopra le 5.000 GT	alcune esenzioni per specifiche navi o tratte (es. collegamento piccole isole); applicato alle tutte le navi sopra le 400 GT
Tassa sul carburante	Non prevista	Non prevista	Tassa di 0.011 €/MJ sui carburanti riforniti in Italia

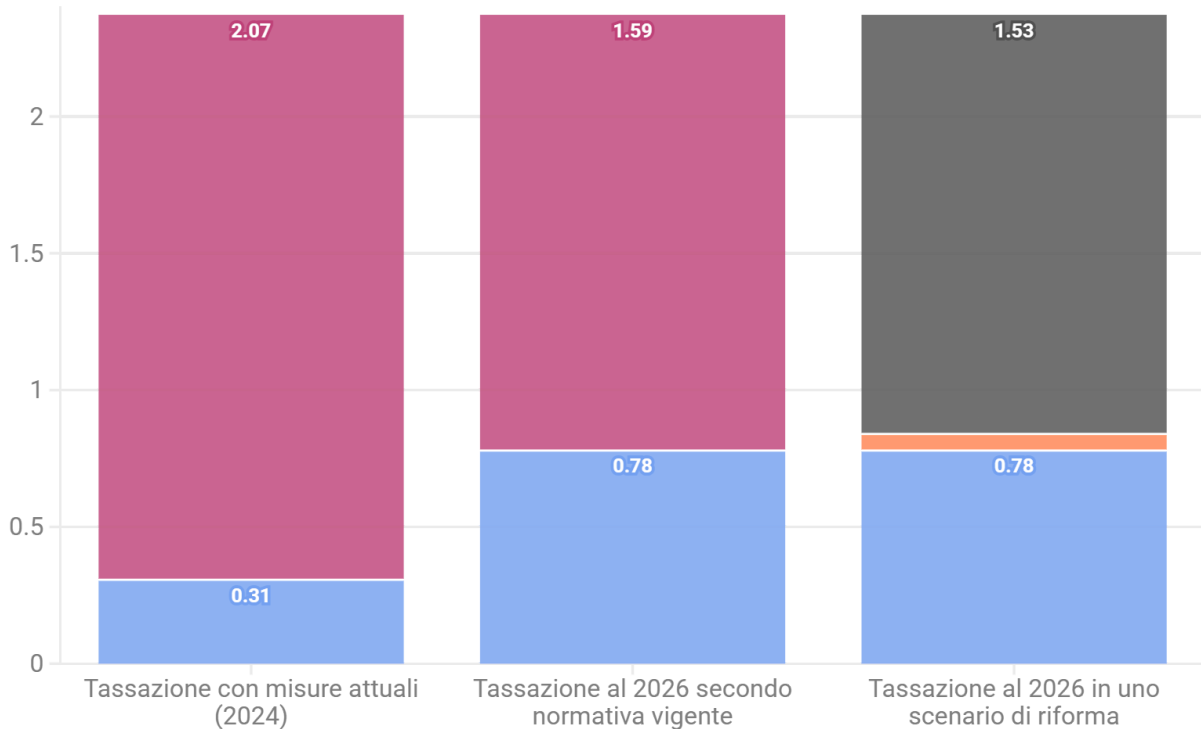
Nel primo, riferito al 2024, si calcolano le tasse versate dalle compagnie marittime nell'ambito dell'ETS, utilizzando i dati sulle emissioni 2023 come riferimento. L'ambito di applicazione è limitato alle navi di stazza superiore alle 5.000 GT e l'inclusione del settore marittimo nell'ETS è parziale (nel 2024, le compagnie marittime hanno pagato per il 40% delle emissioni generate dalla propria flotta; tale valore raggiunge il 70% nel 2025 e la piena applicazione, il 100%, nel 2026). La prima proiezione al 2026 riflette la piena applicazione dell'ETS, quando gli armatori dovranno coprire il 100% delle emissioni di CO₂ (ma anche di NO₂ e CH₄). La seconda proiezione al 2026 ipotizza un'estensione dell'ETS anche alle navi tra 400 e 5.000 GT, senza esenzioni per rotte specifiche, e simula l'introduzione di una tassa sui carburanti marittimi riforniti in Italia, calcolata in base al contenuto energetico (0,011 €/MJ), con dati sui consumi derivanti da Eurostat e Stratas.

Il grafico sottostante mostra in modo chiaro come il settore marittimo italiano contribuisca oggi solo in minima parte rispetto al suo effettivo impatto climatico. Nel 2024, le entrate generate dal sistema ETS (l'area azzurra dell'istogramma di sinistra) ammontano a circa 310 milioni di euro, appena il 12% di quanto il comparto pagherebbe in uno scenario di piena tassazione. Il resto (parte in rosa), pari a oltre **€2 miliardi**, rappresenta il cosiddetto tax gap, ossia il mancato gettito dovuto alle attuali esenzioni previste e alla applicazione ancora parziale dell'ETS. Anche nella prima proiezione al 2026 il quadro di mancato prelievo non cambia in modo sostanziale: nonostante i circa €780 milioni pagati dagli operatori relativi all'ETS, resterebbero comunque **€1,6 miliardi di gettito mancante**.

Il trasporto marittimo italiano paga solo il 12% delle tasse che dovrebbe versare

■ ETS attuale ■ ETS (esteso alle navi sopra le 400 GT) ■ Tassa sul carburante (0.011 €/MJ) ■ Tax gap

Gettito (miliardi di €)



Fonte: Analisi interna T&E su dati Eurostat e Stratas

T&E

t

L'eventuale estensione dell'ETS alle navi più piccole (ossia le navi con stazza compresa tra le 400 e le 5.000 GT), attualmente non previsto dalla normativa UE e visibile nel grafico (la parte arancione dell'istogramma di destra), avrebbe un effetto positivo ma marginale: l'incremento di gettito sarebbe di circa 60 milioni di euro, abbassando il **tax gap a circa 1,5 miliardi di euro**.

La principale voce del tax gap (la parte grigia dell'istogramma di destra) coincide con la mancata tassazione dei carburanti. Questa esenzione priva lo Stato di una fonte di entrate e manca di regolare il mercato, non distinguendo tra combustibili fortemente inquinanti ed emissivi ed energie a minore impatto, pertanto ritardando la transizione energetica del comparto.

La naturale soluzione per colmare questo divario è rappresentata dalla revisione delle attuali norme europee che regolano questi settori, in primis la Direttiva europea sulla tassazione dell'energia - che crea il maggior livello di distorsioni - e poi ancora la Direttiva che regola l'IVA e infine l'ETS. Tuttavia, l'aggiornamento di queste norme richiede un voto unanime da parte degli stati membri, rendendo complesso trovare un compromesso politico.

2.4 La proposta di Transport & Environment

Una correzione diretta delle distorsioni analizzate risulta impraticabile a livello nazionale e difficilmente attuabile a livello europeo. La proposta di T&E si basa pertanto su soluzioni implementabili a livello nazionale per colmare il tax gap nei settori aereo e marittimo.

Per l'aviazione, la proposta è di **introdurre una tassa nazionale sui biglietti aerei, parametrata in base alla distanza e alla classe del biglietto**, che possa essere adottata in modo graduale e - se pienamente attuata - possa generare un gettito paragonabile al valore attuale del tax gap (2024).

Per il settore marittimo, T&E propone invece di **tassare il settore crocieristico, un comparto fortemente emissivo, intensivo dal punto di vista energetico e con dei livelli di prelievo fiscale prossimi allo zero**, per iniziare a ridurre il divario fiscale del settore.

2.4.1. Una tassa nazionale sui biglietti aerei

L'analisi che segue propone una simulazione elaborata da T&E, con l'obiettivo di stimare in che misura sia possibile colmare, a livello nazionale, il divario fiscale dell'aviazione nel 2024. Si tratta di una valutazione esplorativa, costruita per fornire un ordine di grandezza e per proporre un meccanismo compensativo, potenzialmente implementabile da subito a livello domestico.

Recuperare l'intero gettito mancato tramite una tassa uniforme per ogni passeggero in partenza dagli aeroporti italiani (circa 97,5 milioni di viaggiatori nel 2024) significherebbe applicare **un'imposta di circa 53,3€ per ogni biglietto**. Una misura del genere, pur semplice e attualmente adottata dai Paesi Bassi (dove è stata recentemente proposta una [revisione](#) che applica prelievi fiscali maggiori per i voli di medio e lungo raggio), mostra profili di potenziale iniquità. T&E ha creato un modello con caratteristiche più progressive e bilanciate.

La simulazione di T&E di una ticket tax è strutturata su tre criteri:

- **In base alla distanza:** in linea con quanto già implementato da altri Stati - come ad esempio Regno Unito, Francia o Germania - abbiamo suddiviso le rotte in tre categorie:
 - voli **nazionali di breve raggio** (con una deroga specifica per i residenti in Sardegna e i loro familiari, al fine di garantire la continuità territoriale);
 - voli **di medio raggio** (ossia Spazio economico europeo (SEE), Regno Unito, Svizzera, Andorra, Albania, Bosnia-Erzegovina, Algeria, Egitto, Isole Faroe, Georgia, Gibilterra, Groenlandia, Israele, Libia, Marocco, Monaco, Moldavia, Montenegro, Macedonia del Nord, Serbia, San Marino, Siria, Tunisia, Turchia);
 - voli **intercontinentali di lungo raggio**, ossia quelli con maggiore impronta emissiva.
- **Differenziazione per classe:** i biglietti in business class sono tassati in misura superiore rispetto all'economy, occupando più spazio sugli aeromobili e comportando quindi un'intensità emissiva maggiore per passeggero.
- **Introduzione progressiva:** nei primi due anni, nella proposta di T&E, la misura mira a recuperare circa il 40% del gap; nel 2028 si colmerebbe il 70% del divario fiscale e nel 2029 il 100%. La progressività di questa misura consentirebbe di raccogliere dati empirici, valutare gli effetti del prelievo e promuovere maggiore accettazione da parte dei soggetti coinvolti.

Qui di seguito, la tabella evidenzia la proposta di T&E, con i valori di prelievo per ogni tipo di tratta, classe e anno di applicazione della misura.

Proposta di tassa sul biglietto di T&E	Anno: 2026-27 (Recupero del 40% del divario fiscale)		Anno: 2028 (Recupero del 70% del divario fiscale)		Anno: 2029 (Recupero del 100% del divario fiscale)	
	Economy class	Business class	Economy class	Business class	Economy class	Business class
Voli a corto raggio (nazionali, esenzioni per la Sardegna)	8.58€	27.03€	15.02€	47.31€	21.45€	67.58€
Voli a medio raggio (intra SEE, UK, MENA)	16.03€	50.49€	28.05€	88.36€	40.07€	126.22€
Voli a lungo raggio (Extra SEE, UK, MENA)	65.75€	207.12€	115.07€	362.46€	164.38€	517.8€

Nella fase iniziale di applicazione, prevista per gli anni 2026–2027, un passeggero economy su un volo nazionale sosterebbe un onere aggiuntivo di circa €8,6, che diventano €16 su un volo intra-UE/mediterraneo e circa € 66 su un volo intercontinentale. Per lo stesso viaggio in business class, gli importi sono più alti. L'applicazione di questi valori di prelievo permetterebbe di generare un gettito di circa €2,1 miliardi, pari al 40% del tax gap calcolato per il 2024.

Nel 2028, i valori di prelievo salirebbero a circa €15 per i voli nazionali, €28 per i voli di medio raggio e €115 per i voli intercontinentali in economy, con incrementi maggiorati per la business. Così facendo, salirebbe a €3,6 miliardi il gettito per le casse dello Stato, ossia il 70% del divario del 2024. Infine, a pieno regime nel 2029, per i biglietti in Economy, i valori salirebbero a circa €21 per i voli nazionali, €40 per i voli a medio raggio e circa €164 per i voli intercontinentali.

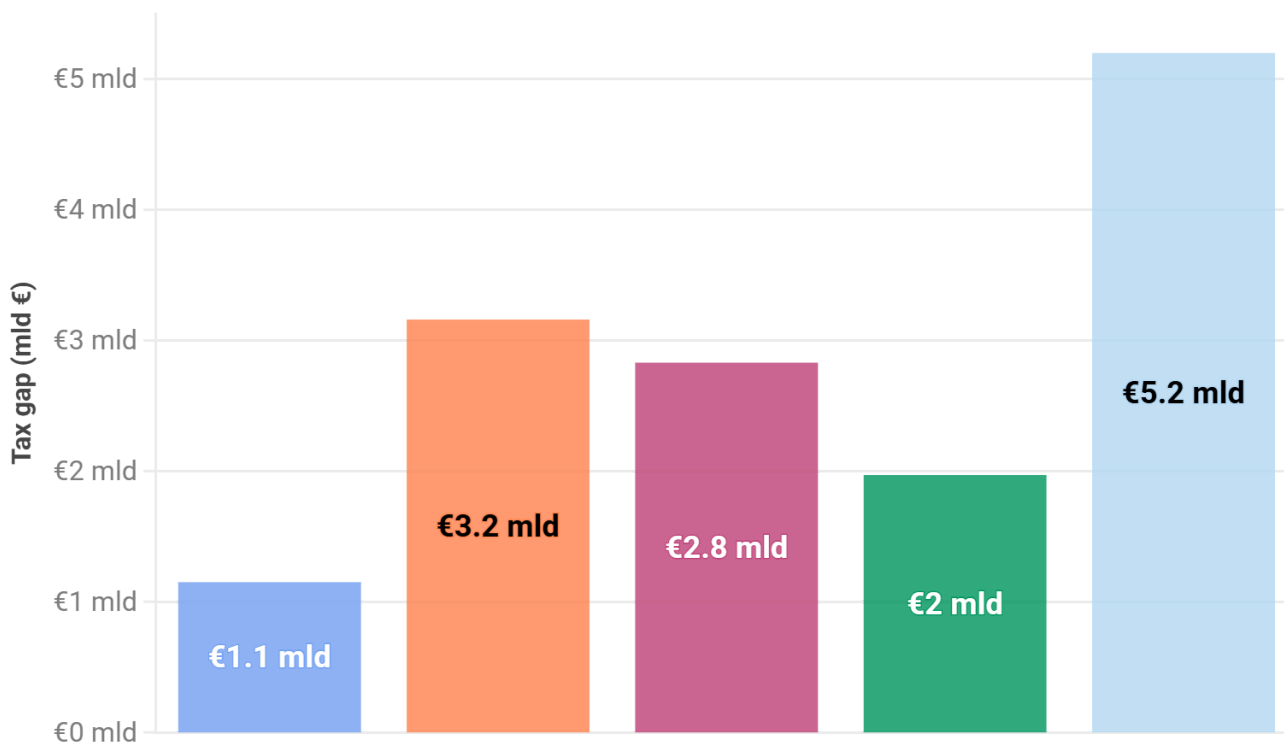
La tassa è stata calibrata per pesare di meno sui voli più brevi e di più su quelli intercontinentali, responsabili della quota maggiore di emissioni. Questa proposta deriva anche da policy attualmente in vigore, o in via di programmazione, in altri stati membri. Lo stesso impianto fiscale può essere adattato a scenari diversi, con altri livelli di progressività o altri criteri di esenzione, a seconda delle esigenze e priorità del legislatore.

Il grafico che segue illustra come l'attuale divario fiscale italiano - circa 5,2 miliardi di euro - verrebbe colmato se venissero applicati i regimi fiscali adottati da altri Stati che hanno già introdotto misure di tassazione dell'aviazione. Applicando il regime fiscale previsto nel [Regno Unito](#), che da anni adotta una Air Passenger Duty - parametrata per fasce di distanza e per la classe del biglietto - si potrebbero recuperare fino a circa €3,2 miliardi; applicando il [sistema olandese](#), che opta invece per una tassa piatta di 29€ per ogni passeggero in partenza (per ogni tipo di destinazione e classe di volo) ridurrebbe il divario fiscale di poco meno di €3 miliardi; infine, con i modelli di prelievo applicati da [Germania](#) e [Francia](#), entrambi

parametrati per distanza (e quello francese anche per classe del biglietto), il gap sarebbe ridotto, rispettivamente, di 2 e 1,15 miliardi di euro.

Di quanto si ridurrebbe il tax gap dell'Italia con i sistemi fiscali che altri Stati membri applicano attualmente all'aviazione?

■ Francia ■ Regno Unito ■ Olanda ■ Germania ■ Tax Gap Italiano



Fonte: • Francia: [https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000046196623?init=true&page=1&query=L422-](https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000046196623?init=true&page=1&query=L422-22&searchField=ALL&tab_selection=all)

22&searchField=ALL&tab_selection=all Germania: [https://table.media/wp-](https://table.media/wp-content/uploads/2024/01/08195436/Haushaltsfinanzierungsgesetz.pdf)

content/uploads/2024/01/08195436/Haushaltsfinanzierungsgesetz.pdf Regno Unito: [https://www.gov.uk/guidance/rates-and-allowances-for-air-](https://www.gov.uk/guidance/rates-and-allowances-for-air-passenger-duty#rate-bands)

passenger-duty#rate-bands Olanda: https://drive.google.com/file/d/1d1y8P6ioU3sohsy7lcfMRpzTt8Tpi1Ry/view?usp=drive_link



La ticket tax proposta da T&E va letta come un possibile strumento nazionale, pensato per generare gettito in modo proporzionato agli impatti ambientali. È un modello flessibile, che può essere adattato e rimodellato in funzione delle evidenze raccolte e delle scelte politiche future.

2.4.2 Marittimo: una tassa sulle navi da crociera

Il settore delle crociere rappresenta una delle componenti più problematiche del trasporto marittimo sotto il profilo climatico e ambientale. Le navi da crociera figurano infatti tra le imbarcazioni più inquinanti al mondo: in media, ciascuna emette circa 20.000 tonnellate di CO₂, all'anno, equivalenti alle emissioni prodotte da 10.000 automobili. Il fenomeno non è marginale, dal momento che il numero di navi da crociera è raddoppiato rispetto agli anni 2000 e le emissioni complessive del comparto sono cresciute del 17% solo tra il 2019 e il 2022. L'impatto non riguarda soltanto il clima: ogni anno, i circa 200 grandi transatlantici che solcano le acque europee rilasciano quantità di ossidi di zolfo paragonabili a quelle generate da un miliardo di automobili, cioè quattro volte l'intero parco auto europeo.

Nonostante tali esternalità, il comparto crocieristico gode di una condizione economica estremamente solida. [La domanda cresce in media del 7% l'anno rispetto al periodo pre-Covid, il fatturato è in aumento e il prezzo medio dei biglietti segue un trend di crescita costante.](#) Questi elementi indicano una forte propensione alla spesa da parte dei turisti e la possibilità per le compagnie di adeguare i propri listini, senza compromettere l'andamento del settore. Nel caso dell'introduzione di oneri fiscali, le compagnie potrebbero assorbirne i costi oppure trasferirli, almeno in parte, sui passeggeri, senza alterare significativamente l'attrattiva del "prodotto crociera". Diversamente dal trasporto delle merci via mare, dove variazioni di costo possono avere ripercussioni geopolitiche ed economiche, le crociere non incidono sulla competitività sistemica degli Stati, il che rende l'introduzione di una tassa nazionale politicamente ed economicamente più praticabile. Inoltre un'[analisi di Opportunity Green](#) mette in evidenza come, in media, a livello internazionale il settore marittimo paghi circa il 10% di tasse, ma con un elevato grado di eterogeneità tra i vari tipi di attività: se petroliere e navi portarinfuse hanno pagato tra il 16 e il 19% di tasse, le navi da crociera hanno goduto di una tassazione pari a 0%.

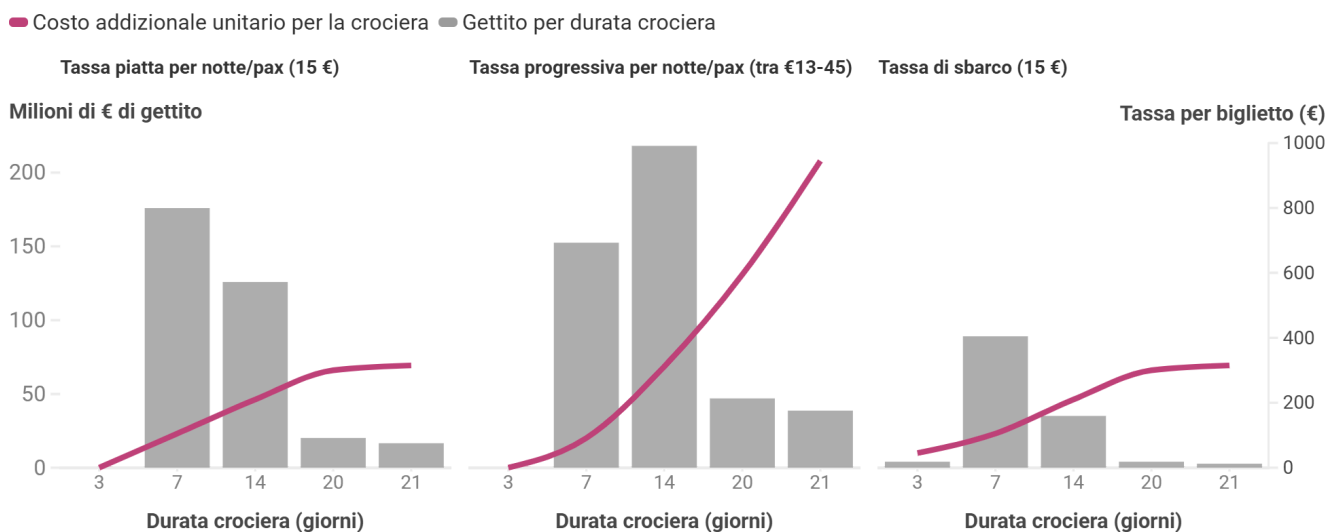
T&E ha simulato gli effetti fiscali di una imposta articolata in due componenti: una tassa per passeggero e per ogni notte trascorsa a bordo di una nave da crociera che naviga in acque italiane; una tassa di sbarco, applicata ad ogni passeggero in visita in ogni porto italiano.

La tassa per passeggero può essere modulata secondo due principi: in modo "piatto", con un costo fisso unitario per ogni notte di crociera, oppure secondo un criterio di progressività, quindi con un prelievo maggiore in base alla durata del viaggio (in entrambi i casi i primi 3 giorni di crociera sono esentati). La tassa di sbarco, invece, richiede un versamento per ogni porto italiano visitato. Entrambe queste misure sono state già state adottate da molti stati in Europa - come in Portogallo o in Grecia - e nel mondo - come in Messico e alle Hawaii.

La proposta di T&E - presentata qui di seguito - è strutturata come segue:

- **Opzione 1 – Tassa piatta per notte:** una tariffa uniforme di **€15 per passeggero per notte**, che genererebbe circa **€338 milioni di** gettito annuo dal 2026.
- **Opzione 2 – Tassa progressiva per notte:** un'imposizione graduale in base alla durata della crociera, da **0€/notte per le mini-crociere fino a 3 giorni**, fino a **€45/notte per quelle oltre i 21 giorni**. Applicata dal 2026, questa misura genererebbe circa **€ 456 milioni di euro**.
- **Opzione 3 – Tassa di sbarco:** un prelievo di **15 € per ogni passeggero che scende a terra**, che dal 2026 porterebbe entrate per circa **135 milioni di euro**.

Una tassa sulle crociere genererebbe fino a € 400 mln di gettito per le casse dello Stato



Fonte: Elaborazione T&E su dati Eurostat e CLIA (2025)



Le prime due opzioni di tassazione (prelievo per notte) presentano un rischio di “elusione”: le compagnie crocieristiche potrebbero far salpare le navi da porti di paesi limitrofi, al fine di aggirare la tassa. Tale rischio, a ben vedere, è tuttavia minimo o, in alcuni casi, semplicemente irrealistico; ovvero, risulta improbabile che i passeggeri di una crociera arrivino a preferire l'opzione in cui si farebbero carico dei costi di viaggio e pernottamento fino a un porto d'imbarco estero, con il solo scopo di evitare l'applicazione di questo prelievo.

Le opzioni presentate possono essere considerate anche in combinazione. **Applicare in modo combinato la prima e la terza, ad esempio, permetterebbe di generare circa €473 milioni per le casse dello Stato.**

L'Italia non sarebbe sola nell'intraprendere questo percorso: sono numerose le città e i paesi che hanno introdotto restrizioni o tassazioni mirate all'attività crocieristica, sia per contenere gli effetti del turismo di massa (overtourism) sia per generare nuove entrate. Le isole greche come Mykonos e Santorini hanno applicato una tassa di sbarco pari a 20€; in Messico si è adottata una tassa piatta di 5\$ a persona che progressivamente arriverà a \$21/persona nel 2028, indistintamente dal numero di porti visitati. In Portogallo, i passeggeri delle navi da crociera sono soggetti a una tassa di soggiorno per ogni persona che sbarca in un porto (€2 a persona per Lisbona dal gennaio 2024 e le tariffe possono variare a seconda della città). Questa tassa, pagata dall'operatore della nave, è destinata a finanziare le infrastrutture locali e a promuovere il turismo sostenibile. Alle Hawaii entrerà in vigore dal 2026 una tassa dell'11% sul prezzo delle crociere. Misure alternative alla tassazione, come le limitazioni parziali o totali al transito di navi di crociera sono adottate da sempre più città o Stati: Amsterdam prevede divieti totali a partire dal 2035; a Dubrovnik è previsto il contingentamento dei crocieristi giornalieri, mentre in Spagna, città come Barcellona, Maiorca e Valencia hanno già posto un limite al numero di passeggeri e navi in scalo. Infine, Venezia - com'è noto - ha interdetto l'accesso al centro per le crociere (con sensibili miglioramenti per la qualità dell'aria della città).

Le amministrazioni locali e nazionali, pertanto, stanno cercando di limitare gli effetti negativi del settore e di redistribuirne i costi ambientali. L'Italia, una delle principali destinazioni crocieristiche in UE, ha oggi

l'opportunità di collocarsi in questa cornice, dotandosi di un meccanismo fiscale che rifletta l'impatto delle crociere e che generi un gettito stabile, utile a finanziare la transizione ecologica. Gli effetti di elusione sarebbero limitati: il Mediterraneo, che conta il maggior numero di iniziative di limitazione degli scali o di tassazione dei passeggeri, rimane la [seconda zona marittima più frequentata al mondo dalle crociere](#).

2.5 L'impatto sui volumi del settore aereo

Un timore ricorrente riguarda il possibile impatto di queste misure sulla domanda di trasporto. Tuttavia, un recente studio realizzato da due economisti tedeschi per T&E - e di cui qui forniamo anticipazioni - dimostra che l'introduzione di una ticket tax sull'aviazione non porterebbe a una riduzione significativa dei volumi di traffico aereo. L'effetto principale sarebbe quello di internalizzare i costi ambientali, correggendo le attuali distorsioni di mercato, senza ricadute sui volumi del settore.

La correlazione tra costo del biglietto e volumi di traffico è molto debole. Storicamente, aumenti anche consistenti del prezzo del carburante o delle tariffe aeroportuali non hanno frenato la crescita dei passeggeri: tra il 2000 e il 2007, ad esempio, il prezzo del jet fuel è triplicato, mentre i volumi di traffico in Germania sono cresciuti del 30%. La ragione è che, in aviazione, è soprattutto l'offerta a determinare la domanda: le compagnie pianificano capacità e rotte con mesi di anticipo e poi modulano i prezzi in maniera dinamica per riempire gli aerei. Questo riduce l'impatto immediato di variazioni tariffarie sui flussi di passeggeri e rende poco applicabili i modelli classici di elasticità prezzo-domanda.

Lo studio evidenzia inoltre come l'impatto dei costi sui volumi non sia uniforme tra i diversi gruppi di aeroporti. Nei grandi hub internazionali non emerge alcuna correlazione tra livello dei costi e numero di passeggeri. Anche gli aeroporti turistici del Sud Europa mostrano un quadro simile. Solo tra gli aeroporti medio-piccoli si osserva una lieve correlazione tra costi e numero dei passeggeri, ma con valori talmente deboli da risultare trascurabile (coefficiente di determinazione inferiore al 2%).

I dati confermano che il legame diretto tra tasse, oneri e commissioni associate al biglietto e la domanda di trasporto aereo è fragile. Più che i costi, a incidere sono le strategie commerciali delle compagnie, la struttura del mercato e la capacità di attrarre domanda in base a fattori geografici e logistici.

2.6 Modalità di impiego del gettito

La gestione del gettito ottenuto dalle policy che qui si propongono diventa centrale non solo per ottimizzare le risorse pubbliche, ma anche per garantire ricadute positive e concrete, durature e socialmente eque, anche col fine di costruire sufficiente consenso tra gli attori della filiera.

Transport & Environment propone che il gettito generato venga impiegato secondo le seguenti linee guida:

- **Quota destinata al settore interessato (≥ 25 %)**

Almeno il 25% del gettito fiscale generato dovrebbe essere reinvestito direttamente nei settori che originano il prelievo, aviazione e marittimo, con il duplice obiettivo di accelerare la transizione e mitigare l'impatto economico sugli operatori. In particolare, si evidenzia la possibilità di ridurre significativamente il differenziale di costo tra vettori fossili e puliti, come meglio argomentato nel punto successivo.

- **Fondo dedicato ai carburanti sintetici (anche tramite un meccanismo di aggregazione europeo)**

Parte del gettito dovrebbe alimentare un fondo dedicato a sviluppo, produzione e adozione dei carburanti sintetici: e-SAF - carburanti sostenibili di matrice sintetica - per l'aviazione ed e-fuels (es. metanolo verde, ammoniaca verde, idrogeno marittimo) per il marittimo. Questo fondo dovrebbe incoraggiare la ricerca, la produzione su scala industriale e fornire incentivi agli operatori per passare a carburanti a basso impatto climatico. Permetterebbe di ridurre i problemi di natura economica attualmente connessi alla produzione di carburanti a zero emissioni.

I carburanti sintetici rappresentano - per questi settori - gli [unici vettori energetici ad essere scalabili, sostenibili e strategici](#) (da un punto di vista di indipendenza energetica). Nonostante i mandati previsti dai Regolamenti ReFuelEU per l'aviazione e FuelEU per il marittimo, la produzione è ancora frenata dalla mancanza di Decisioni Finali di Investimento; fattori condizionanti, in questa fase, sono l'assenza di certezza dal lato della domanda e la mancanza di strumenti di sostegno economico.

Come evidenziato anche nella sua [risposta alla consultazione pubblica della Commissione UE in merito al Piano di investimenti per i trasporti sostenibili \(STIP\)](#), T&E suggerisce agli stati membri di assegnare il 25% delle risorse - generate tanto dall'ETS quanto dalla tassazione nazionale del trasporto aereo e marittimo - all'attivazione di un meccanismo di finanziamento comune europeo, che faciliti il raggiungimento di quella scala industriale necessaria ad abbattere i costi di produzione. Un meccanismo di aste doppie, come una [EU Hydrogen Clearing House](#), permetterebbe di risolvere parte dei problemi legati all'accesso ai fondi e alle garanzie di cui i produttori necessitano.

A titolo di esempio, finanziare con circa €500 milioni un'asta pilota - tramite il meccanismo europeo - sosterrrebbe la produzione di circa 50,000 tonnellate di e-SAF in dieci anni, ipotizzando un livello di incentivo alla produzione di circa 1,000 euro/t. Questi volumi di produzione permetterebbero di coprire circa l'1,2% dei requisiti energetici dell'aviazione italiana (in linea con quanto previsto da ReFuelEU) e poco meno del 2% di quelli del marittimo (per raggiungere gli obiettivi del FuelEU).

- **Mare Bonus / compensazioni per evitare spostamenti modali dannosi**

È essenziale evitare che la tassazione produca distorsioni favorendo spostamenti modali più emissivi. T&E suggerisce di allocare parte delle risorse che verrebbero da nuove politiche fiscali ad una misura come il Mare Bonus, ossia un meccanismo di incentivo agli operatori marittimi –porti, armatori, operatori logistici– per sfruttare le “autostrade del mare”, mantenendo le rotte più efficienti e compensando così parte dei costi aggiuntivi della nuova tassazione.

- **Elettrificazione delle banchine e infrastrutture portuali**

Parte del gettito dovrebbe finanziare il potenziamento delle infrastrutture elettriche dei porti (cabine di trasformazione, linee di alimentazione ad alta capacità, sistemi di stabilizzazione della corrente, quadri elettrici, punti di consegna in banchina etc), per consentire lo spegnimento dei motori delle navi in porto (cold ironing) e ridurre l'inquinamento nelle città portuali.

- **Rinnovo della flotta marittima verso zero emissioni**

Incentivi economici mirati per la sostituzione delle navi più vecchie e inquinanti con unità a propulsione a zero emissioni – elettriche, ibride, o che utilizzano carburanti alternativi puliti. Questi incentivi possono

consistere in sgravi fiscali, contributi diretti a fondo perduto, agevolazioni per l'accesso al credito verde e premialità per le compagnie che adottano standard ambientali avanzati. In particolar modo, l'elettrificazione delle connessioni tra la terraferma e le isole minori rappresenta un'importante opportunità di ridurre le emissioni, nonché per migliorare la qualità di vita delle comunità costiere e insulari, e l'offerta turistica.

3. Conclusioni

Il settore dei trasporti è il più emissivo, nelle nostre economie, e in Italia è significativamente indietro rispetto alle traiettorie di decarbonizzazione, così come agli altri comparti emissivi.

Le misure che T&E propone in questo briefing non sono di per sé innovative; si tratta di politiche fiscali già adottate in altri Paesi (qui attentamente adattate al contesto italiano), che anche grazie ai gettiti derivanti da leve fiscali "green" possono sostenere le loro industrie nazionali (non solo i trasporti) nella transizione, rendendole più resilienti e competitive nei mercati globali.

Una giusta regolazione della pressione fiscale sui comparti del settore trasporti permette non solo di correggere distorsioni di varia natura, ma anche di avviare il nostro sistema della mobilità a conseguire i diversi obiettivi previsti nella normativa europea, come la RED III, il Regolamento sulle emissioni di CO2 per auto e van nuovi, il Fuel EU per il marittimo e il ReFuel EU per l'aviazione. È importante chiarire che quelle che oggi sono da classificare come forme indirette di sussidio ad attività ambientalmente dannose, diverranno presto veri e propri costi climatici, ad esempio per l'estensione del sistema ETS ai trasporti su strada, o per le penalità (quantificabili in almeno 10 miliardi) che l'Italia è già in predicato di pagare per il mancato conseguimento degli obiettivi previsti con la Effort Sharing Regulation. Gli investimenti che la transizione richiede dovrebbero essere attentamente letti anche in questa chiave, in rapporto cioè ad altri tipi di costi ai quali il nostro paese potrebbe essere presto esposto.

C'è poi, dirimente, un tema di indipendenza energetica - quindi di riduzione dell'import di idrocarburi - che va attentamente messo a fuoco, soprattutto in riferimento alle tensioni geopolitiche internazionali e all'instabilità che queste potrebbero determinare sui mercati energetici. L'Europa - ricordiamolo - spende [250 miliardi l'anno per l'import di petrolio](#), comprato spesso da potenze fortemente concorrenti. Promuovere l'elettrificazione della mobilità su strada vuol dire anche ridurre il fabbisogno primario di energia (in virtù della maggiore efficienza) a parità di mobilità, e ridurre l'import di derivati del petrolio; avviare e sostenere la conversione dei settori hard to abate (marittimo e aviazione) vuol dire ugualmente costruire una prospettiva di uscita dai combustibili fossili, di cui non disponiamo in natura, verso combustibili sintetici prodotti con energie rinnovabili ed elettrolizzatori Made in Italy.

T&E, infine, ritiene che il fattore emissivo debba essere integrato pienamente e assunto tra i parametri chiave che regolano la fiscalità, come del resto raccomandato dalle istituzioni europee e già previsto in quasi tutti gli ordinamenti degli stati membri. È la semplice applicazione, questa, di un principio di compensazione delle esternalità (Polluters Pays Principle); ma può essere anche un importante strumento di accelerazione della transizione, di sostegno al bilancio pubblico, di raccolta di risorse da investire in sviluppo e per mitigare gli impatti della transizione stessa, rendendola un percorso pienamente sostenibile anche da un punto di vista sociale.

Per ulteriori informazioni:

Carlo Tritto - Sustainable Fuels Manager

carlo.tritto@transportenvironment.org

Nota metodologica aviazione: Dati e assunzioni generali

Ambito dell'analisi

Sono escluse da questa analisi tutte le imposte e i prelievi non specifici del settore aereo, come le imposte societarie o sul lavoro. Sono altresì escluse tasse, diritti e oneri applicati all'aviazione ma reinvestiti nel settore. Questi non possono essere considerati strumenti di prezzo effettivi, poiché i relativi introiti tornano a beneficio diretto o indiretto dell'industria, finanziando infrastrutture, servizi amministrativi, sicurezza o safety. Tali entrate non compensano le esenzioni fiscali esistenti. Allo stesso modo, sono esclusi i tributi e le tariffe destinati a coprire i costi di servizi specifici (ad esempio infrastrutture aeroportuali, sicurezza, riduzione del rumore).

Nel 2024, l'Italia è stato uno dei paesi europei ad applicare una [tassa sui biglietti con finalità di gettito](#). In Italia si applica una tassa di imbarco, un diritto a carico del vettore per ogni passeggero a pagamento in partenza dagli aeroporti italiani, istituita con la [Legge n. 324/1976](#). Si ritiene che la tassa di imbarco esuli dalla definizione di imposta in questa valutazione, in quanto reinvestita nel settore dell'aviazione. Questa impostazione è coerente con l'[analisi PwC](#) sull'impatto economico delle tasse aeree in Italia, che [considera](#) la tassa di imbarco come un "service charge" e non una tassa con finalità di gettito.

Oltre alla tassa di imbarco, l'Italia applica anche la tassa comunale su tutti i voli, ai sensi dell'art. 11 della Legge [350/2003](#). I proventi della tassa comunale sono così destinati: "Le entrate della tassa sono versate al bilancio dello Stato. Per la parte eccedente i 30 milioni di euro, viene istituito presso il Ministero dell'Interno un fondo speciale, [riallocato](#) nel settore dell'aviazione". Per questo motivo, consideriamo soltanto la quota della tassa italiana sui biglietti che non viene reinvestita nel settore, fino a un massimo di 30 milioni di euro/anno. Le somme eccedenti, reinvestite nel comparto, sono escluse dai nostri calcoli.

Prezzi dei biglietti

I prezzi al consumo dei biglietti rappresentano una componente chiave per due ragioni. In primo luogo, incidono fortemente sul calcolo dei ricavi da IVA, determinati come percentuale del prezzo del biglietto al consumatore. In secondo luogo, i prezzi dei biglietti sono molto volatili e complessi da raccogliere. Per avvicinarci a un quadro realistico, pur mantenendo un approccio semplice, T&E ha seguito una metodologia analoga a quella adottata da [CE Delft](#).

Abbiamo utilizzato le tariffe OAG (Aircraft On Ground) a livello di viaggio come base imponibile per i prezzi dei biglietti. Questi dati escludono tasse aeree nazionali, IVA, oneri aeroportuali, costi ETS trasferiti e servizi opzionali (selezione del posto, bagaglio extra). OAG raccoglie tariffe da due canali: il primo è Global Distribution Systems (GDS) (via Travelport), che centralizza i biglietti venduti tramite agenzie e li suddivide per classe (prima, business, premium/full/discount economy); il secondo è tramite le prenotazioni online,

che non distinguono tra classi di viaggio ma riflettono prevalentemente tariffe economy. Pertanto, trattiamo le tariffe online come rappresentative della classe economy, mentre le tariffe GDS di prima e business sono accorpate in un'unica categoria "business". Tutti i valori sono espressi in euro 2024.

Come verifica, le tariffe medie per mercato sono state confrontate con analisi di settore degli ultimi tre anni, carlo.tritto@transportenvironment.org risultando coerenti. Nonostante ciò, esiste un'incertezza significativa: le medie nascondono la dispersione dovuta a yield management (una strategia di determinazione dinamica dei prezzi utilizzata dalle compagnie aeree per massimizzare i ricavi da un numero fisso di posti a sedere, adeguando dinamicamente i prezzi in base alla domanda, alle modalità di prenotazione e alle condizioni di mercato), stagionalità, mix di rotte e canali di vendita, e i ricavi accessori non sono inclusi. Queste stime vanno quindi interpretate come una prudente approssimazione basata sui migliori dati medi disponibili.

	Classe Economy	Classe Business
Nazionali	€78.9	€237.8
Intra EU	€105.9	€408.6
Extra EU	€303.0	€2,181.6

Al fine di stimare il prezzo al consumo, alle tariffe aeree di base sono state aggiunte le tasse aeroportuali, ovvero le tariffe pagate da una compagnia aerea in cambio dell'utilizzo delle infrastrutture aeroportuali. Il valore della tariffa applicata dipende dall'aeroporto e il calcolo esatto della tariffa si basa generalmente sul peso e sul tipo di aeromobile o sul numero di passeggeri trasportati. Aviation Economics ha condotto uno [studio](#) per Airlines for Europe nel 2016, analizzando i 21 aeroporti europei più grandi, in 13 paesi. Le tasse sono calcolate per tre diversi tipi di aeromobili, intesi come rappresentativi di tre diversi ambiti:

- Dash 8 Q400 per operazioni nazionali (associato alle operazioni nazionali in questa analisi);
- Airbus A320 per operazioni a corto raggio (associato alle operazioni intra-UE 31 in questa analisi);
- Boeing 777 per operazioni a lungo raggio (associato alle operazioni extraeuropee nell'analisi).

Le tariffe aeroportuali medie per l'Italia calcolate con questo campione di aeroporti sono state applicate a tutti gli altri aeroporti italiani. Questa approssimazione è ritenuta ragionevole in quanto l'aeroporto più grande di un paese di solito rappresenta la maggior parte del traffico.

	Tasse aeroportuali per passeggero in partenza, in € (voli nazionali)	Tasse aeroportuali per passeggero in partenza, in € (voli intraeuropei)	Tasse aeroportuali per passeggero in partenza, in € (extraeuropeo)
Italia	€23.7	€23.3	€31.4

Tassa sui biglietti e pesi

Per mettere a punto la sua proposta di riforma fiscale, T&E ha applicato un approccio differenziato che pondera la tassa sui biglietti in base alla distanza e alla classe di viaggio. Le ponderazioni basate sulla distanza riflettono la distanza media percorsa sui voli di linea nel 2024, calcolata utilizzando [i dati](#) degli orari dei voli OAG.

La stessa logica si applica ai posti in business class rispetto a quelli in classe economica. L'International Council on Clean Transportation (ICCT) [stima](#) che i passeggeri in business class emettano da 2,6 a 3,7 volte più CO₂ per chilometro rispetto ai passeggeri in classe economica su aerei regionali e a fusoliera stretta. Applichiamo un moltiplicatore medio di 3,2 per tenere conto delle emissioni più elevate dei passeggeri in business class.

La combinazione dei pesi basati sulla distanza e sulla classe costituisce la base per calibrare la tassa sui biglietti equivalente al ricavo che colma il divario del 2024.

Emissioni di CO₂ e volume di passeggeri

I movimenti degli aeromobili sono ricavati dai [dati](#) degli orari di volo dell'OAG. Le emissioni sono calcolate applicando il fattore di emissione di CO₂ del cherosene al consumo di carburante, calcolato per ogni tipo di aeromobile e lunghezza del viaggio utilizzando la [metodologia Eurocontrol](#). I volumi di passeggeri per viaggio sono ricavati [dall'OAG Traffic Analyser](#), che fornisce dati sugli aeroporti di origine e destinazione, eventuali scali nei viaggi non diretti e la compagnia aerea operante per ogni tratta. Sono incluse anche informazioni sulla classe di viaggio e sulle tariffe base.

Le emissioni di CO₂ tra gli aeroporti sono calcolate su base segmentale (un volo dall'aeroporto A all'aeroporto B). I movimenti dei passeggeri sono indicati su base di viaggio (un'origine e una destinazione, con possibili scali).

EU ETS

Nel nostro scenario senza esenzione ETS, le compagnie aeree sarebbero tenute a restituire le quote per le emissioni di tutti i loro voli in partenza dall'Italia, non solo quelli intra europei. Inoltre, le compagnie aeree non riceverebbero quote gratuite e dovrebbero pagare l'intero prezzo di mercato per tutte le emissioni in partenza. Ciò è in linea con la prevista graduale eliminazione delle quote gratuite per il settore aereo nel 2026.

Oltre allo scenario sopra descritto, T&E ha stimato il divario che risulta dall'ambito attuale di applicazione dell'ETS, ossia i voli domestici e intra europei, ma senza l'allocatione gratuita delle quote ETS, poichè è prevista la loro graduale eliminazione. In altre parole, data la prevista graduale eliminazione delle quote gratuite per il settore aereo entro il 2026, il nostro obiettivo era quello di capire come il divario nel 2024 sarebbe variato modificando esclusivamente l'ambito di applicazione dell'ETS, ma non il suo prezzo effettivo (che dipende dal costo per l'acquisto delle quote emmissive).

Le emissioni pagate sono valutate al prezzo medio di aggiudicazione dell'asta ETS dell'UE nel 2024 di 66,6 €/t-CO₂e [fonte: Bloomberg New Energy Finance. (2025). EU ETS Market Outlook 1H 2025: On the Brink of Change]. Per l'assegnazione dei proventi dell'ETS dell'UE al settore dell'aviazione italiano, la quantità di quote di emissione dell'Unione Europea (European Union Aviation Allowances, EUAA) rilasciate dagli stati partecipanti specificamente per il settore aereo non è sufficiente a coprire le emissioni verificate dell'ETS

dell'UE nel settore dell'aviazione. Nel 2024, [stimiamo](#) che il tetto massimo delle EUAA coprirà il 46% delle emissioni verificate dell'aviazione nell'ambito dell'EU ETS. Pertanto, le compagnie aeree devono acquistare quote generali dell'UE (European Union Allowances, EUA) oltre alle EUAA per poter rispettare l'ETS. Il numero di EUA rilasciate dall'Italia è definito nella [decisione 2020/2166 della Commissione](#)

Per stimare i proventi che l'Italia ha ricevuto dalle aste ETS, si è calcolato il valore di EUA acquistati dalle compagnie aeree in proporzione alle emissioni dei voli in partenza dagli aeroporti italiani che rientrano nell'ambito di applicazione dell'ETS. In altre parole, la quota presunta dell'Italia dei proventi dell'ETS è pari alla quota di CO₂ prodotta dal trasporto aereo coperto dall'ETS in partenza dal suo territorio. Questo metodo di distribuzione - basato sull'attività emissiva dell'aviazione in Italia - presenta dei limiti: infatti tiene conto di quanto paga il settore piuttosto che degli effettivi proventi che l'Italia riceve. Questi ultimi dipendono dalla quota di distribuzione dei volumi all'asta, che sono in gran parte legati alle emissioni storiche del Paese. Ma anche dai contributi ETS che finanziano strumenti dell'UE come il Fondo per l'innovazione e il Fondo per la modernizzazione, che riducono le entrate nette degli stati membri. Nonostante queste avvertenze, l'approccio basato sull'attività emissive del settore è considerato più semplice, più trasparente e riflette meglio il peso relativo del trasporto aereo in Italia.

Nota metodologica trasporto marittimo: dati e assunzioni generali

Nel 2024, il settore marittimo italiano ha beneficiato di esenzioni fiscali per un valore di **€2 miliardi di euro**. Si tratta della differenza tra quanto il settore ha effettivamente pagato in tasse e costi del carbonio nel 2024 e quanto avrebbe pagato in un sistema fiscale senza esenzioni. Per "settore marittimo italiano" intendiamo il 100% delle attività di trasporto marittimo tra porti italiani, il 100% delle attività di trasporto marittimo nei porti italiani e il 50% delle attività di trasporto marittimo tra porti italiani e porti di altri paesi con navi di stazza superiore a 400 GT. Per quanto riguarda le vendite di carburante relative alle attività di trasporto marittimo italiano, includiamo tutti i carburanti marittimi venduti in Italia.

Calcoliamo le tasse e le imposte pagate dal settore marittimo italiano in tre casi:

- In riferimento alla **Tassazione con misure attuali (2024)**, le compagnie di navigazione hanno pagato tasse ETS per il 40% delle loro emissioni. Le emissioni rilevanti ai fini dell'ETS includono le emissioni di CO₂ Tank-to-wake (100% delle emissioni dei viaggi all'interno dell'Italia, 100% delle emissioni nei porti italiani e 50% delle emissioni dei viaggi tra l'Italia e altri paesi), ma solo per le navi di stazza superiore a 5000 GT. Sono previste alcune esenzioni per i viaggi in traghetto verso isole minori. In questo scenario non vengono applicate altre tasse.
- Il caso della **Tassazione al 2026 secondo normativa vigente** è identico allo scenario business-as-usual, ma tiene conto del fatto che nel 2026 l'ETS sarà introdotto appieno e le compagnie di navigazione pagheranno le tasse ETS per il 100% delle loro emissioni rilevanti ai fini dell'ETS. Inoltre, l'ETS sarà esteso dalle sole dalle emissioni di CO₂ (Tank-to-Wake) alle emissioni di CH₄ e N₂O (Tank-to-wake);
- Nel caso della **Tassazione al 2026 in uno scenario di riforma**, abbiamo eliminato ogni privilegio fiscale. Abbiamo applicato una tassazione completa sui carburanti marittimi venduti in Italia (pari a

0.011€/MJ o pari a 0,38 €/L) e una copertura ETS completa di tutte le navi di stazza superiore a 400 GT senza esenzioni, per emissioni di CO₂, NO₂ e CH₄.

La differenza - calcolata quindi come quanto andrebbe pagato dal settore nel caso "Tassazione al 2026 in uno scenario di riforma" e quanto invece ha effettivamente pagato nel 2024 e pagherà nel 2026 - rappresenta il divario fiscale del settore marittimo.

Strumenti di tassazione	Tassazione con misure attuali (2024)	Tassazione al 2026 secondo normativa vigente	Tassazione al 2026 in uno scenario di riforma
ETS Marittimo	100% viaggi nazionali, 50% viaggi internazionali, esenzioni per le isole minori, moltiplicatore di introduzione graduale del 40%, navi con stazza superiori a 5.000 GT, emissioni prese in considerazione: CO ₂	100% viaggi nazionali, 50% viaggi internazionali, esenzioni per le isole minori, navi con stazza superiori a 5.000 GT, emissioni prese in considerazione: CO ₂ , NO ₂ , CH ₄ .	100%viaggi nazionali , 50% viaggi internazionali, nessuna esenzione, navi con stazza superiori a 400 GT, emissioni prese in considerazione: CO ₂ , NO ₂ , CH ₄
Tassa sul carburante	Non tassato	Non tassato	Tassa pari a 0.011 Euro/MJ sui carburanti riforniti in Italia

Calcolo delle emissioni derivanti dall'attività marittima italiana

Le emissioni derivanti dall'attività di trasporto marittimo italiano si basano sui calcoli delle emissioni effettuati dal modello interno di T&E (modello SEA) sulla base dei dati di posizionamento satellitare AIS relativi al 2023.

Calcolo delle vendite di carburante marittimo in Italia

Per stimare il gettito che potrebbe generare una tassa sulle vendite di carburante marittimo, abbiamo calcolato la quantità di carburante venduta in Italia. Poiché il carburante marittimo può essere liquido o gassoso ed è quindi difficile applicare una tassa per tonnellata di carburante, proponiamo una tassa basata sull'energia contenuta nel carburante (0,011 euro/MJ). Per calcolare l'energia contenuta nelle vendite di carburante in Italia, abbiamo sommato i volumi delle vendite internazionali e nazionali di combustibile bunker per olio combustibile, gas marino e gasolio forniti da [Eurostat](#) (dati 2024 per i bunker internazionali e dati 2023 per le vendite nazionali di carburante) e i dati sulle vendite di GNL forniti da Stratas Advisors per il 2019. L'imposta sul carburante proposta (0,011 euro/MJ) è equivalente all'imposta proposta per il carburante per aviazione (0,38€/L), tenendo conto del diverso contenuto energetico del carburante per aviazione.

Ricavi potenziali dei casi di tassazione analizzati

Nel 2024, le compagnie di navigazione attive in Italia hanno pagato **307 milioni di euro di tasse ETS**. Nel 2026, questi pagamenti saliranno a **779 milioni di euro**. Con un sistema ETS pienamente in vigore (100% emissioni di CO₂, NO₂ e CH₄ generate dalla flotta), senza esenzioni ed esteso alle navi tra 400 e 5000 GT, si genererebbero **840 milioni di euro nel 2026**. Una tassa sul carburante genererebbe ulteriori **1,5 miliardi di euro**.

Complessivamente, nello scenario senza esenzioni, le compagnie di navigazione attive in Italia pagherebbero **2,4 miliardi di euro di tasse e imposte**.

Soluzione implementabile: una tassa nazionale sui biglietti delle navi da crociera

Per colmare in parte il divario fiscale, proponiamo una tassa sui biglietti delle crociere. Tassare l'attività crocieristica non può colmare l'intero divario fiscale nel settore marittimo, poiché le navi da crociera rappresentano solo una piccola parte dell'industria marittima. Pertanto, l'importo della tassa non è stato concepito per raccogliere le entrate necessarie a colmare il divario, ma piuttosto per attribuire un prezzo ragionevole all'inquinamento causato dalle navi da crociera.

Per la definizione dell'imposta sono state prese in considerazione tre opzioni:

- un'imposta fissa per passeggero/notte per le navi da crociera in partenza dall'Italia.
- Un'imposta progressiva per passeggero/notte per le navi da crociera in partenza dall'Italia.
- Un'imposta di sbarco (escursione a terra) fissa per passeggero per ogni porto italiano visitato.

I ricavi delle opzioni 1 e 2 sono stati calcolati sulla base del numero di passeggeri imbarcati sulle navi da crociera nei porti italiani fornito da [Eurostat](#) (dati 2023), proiettando la crescita del numero di passeggeri nel 2024 secondo le previsioni della CLIA (Cruise Lines International Association) e la percentuale di passeggeri che effettuano crociere per un determinato numero di giorni secondo l'ultimo [rapporto di CLIA](#) (2025). Anche il numero di passeggeri che partecipano a escursioni terrestri dalle crociere nei porti italiani si basa sui dati [Eurostat](#) (2023).

Ricavi dalla tassa sui biglietti delle navi da crociera

I nostri calcoli mostrano che un'imposta fissa di 15 € per passeggero a notte per le crociere in partenza dall'Italia genererebbe 338 milioni di € (opzione 1) nell'anno 2026. Un'aliquota progressiva compresa tra 0 € e 45 € a seconda della durata della crociera, sempre in partenza dall'Italia, genererebbe 456 milioni di euro (opzione 2). Una tassa di sbarco pari a 15 € per passeggero per ogni porto italiano genererebbe 135 milioni di euro (opzione 3) nel 2026.