

**DISPOSIZIONI TRIBUTARIE IN MATERIA DI IMPOSTA REGIONALE SULLE EMISSIONI SONORE DEGLI
AEROMOBILI (IRESA) - MODIFICA DELLA LEGGE REGIONALE 21 DICEMBRE 2012, N. 15**

RELAZIONE

Il presente progetto di legge è proposto al fine di consentire l'attuazione del titolo III recante "Imposta regionale sulle emissioni sonore degli aeromobili (IRESA)" della Legge regionale 21 dicembre 2012 n. 15 "Norme in materia di tributi regionali", tenendo conto che l'art.33 della Legge Regionale 27 dicembre 2018, n. 24 recante "Disposizioni collegate alla legge regionale di stabilità per il 2019" ne ha disposto la decorrenza dal prossimo 1° luglio 2019.

La norma in questione, che è rimasta fino ad oggi inapplicata, richiede un recepimento di successivi interventi normativi attinenti alla materia in oggetto. Si rendono pertanto necessarie alcune modifiche e/o integrazioni al testo attuale della legge volte ad armonizzare la norma con la disciplina statale ora vigente, nonché a posticipare l'entrata in vigore dell'imposta al 1° gennaio 2020, per consentire l'avvio della gestione amministrativa da parte dei soggetti competenti.

Più in particolare, in attuazione di quanto dispone il D.L. 145/2013 recante "Interventi urgenti di avvio del piano "Destinazione Italia", per il contenimento delle tariffe elettriche e del gas (...), per l'internazionalizzazione, lo sviluppo e la digitalizzazione delle imprese, nonché misure per la realizzazione di opere pubbliche ed EXPO 2015" convertito con L. n. 9 del 2014, che all'art. 13, comma 15 bis, definisce in euro 0,50 il valore massimo dei parametri per il calcolo dell' IRESA prevedendo anche che l'imposta possa essere rimodulata tenendo conto della distinzione tra voli diurni e notturni, occorre modificare l'art.16 della LR 15 del 2012. Tale articolo, infatti, individua parametri superiori al valore massimo imposto dalla citata norma statale e non prevede la distinzione tra voli diurni e notturni.

Inoltre, si ritiene necessario intervenire anche sull'art. 15 della stessa legge, al fine di contestualizzarne la disciplina all'attuale sviluppo tecnologico relativo agli aeromobili che garantiscono un minore impatto sull'ambiente, prevedendo l'esenzione dal pagamento dell'imposta per quelli che utilizzano propulsione elettrica.

Infine, per consentire la gestione amministrativa da parte della società di gestione aeroportuale, è necessario posticipare, come detto, l'entrata in vigore dell'imposta all'inizio del 2020.

La norma propone inoltre la sospensione dell'applicazione dell'imposta per gli aeroporti che, nell'anno precedente, sono stati interessati da un numero di movimenti inferiore ai 10.000, dato il basso impatto acustico complessivo.

Il progetto di legge è composto da 4 articoli:

Articolo 1

L'articolo contiene la modifica all'art 15 della L.R. 15 del 2012, prevedendo, in maniera coerente con lo scopo della normativa, che è quello di disincentivare l'inquinamento acustico, l'inserimento della lettera l bis) che esenta dal pagamento dell'imposta gli aeromobili che decollano e atterrano utilizzando propulsione elettrica e quindi non rumorosi.

Articolo 2

L'articolo contiene la sostituzione dell'art 16 della L.R. 15 del 2012 al fine di rendere compatibile la determinazione dell'imposta con i limiti introdotti dal legislatore statale attraverso il comma 15 bis dell'art. 13 D.L 145/2013 convertito con L. n. 9 del 2014, che fissa in euro 0,50 il valore massimo dei parametri per il calcolo dell'IRESA consentendo anche la rimodulazione della stessa in base all'ulteriore criterio della distinzione tra voli diurni e notturni.

Il comma 4 è volto a consentire l'applicazione della legge nelle more della stipulazione dello specifico atto convenzionale con le società di gestione aeroportuale.

Articolo 3

L'articolo 3 modifica l'articolo 18 della L.R. 15 del 2012, sopprimendo, al comma 1, il limite del 50% di destinazione delle entrate alle finalità previste dalla norma istitutiva dell'imposta, per renderlo coerente con il vincolo di destinazione prioritario previsto dalla norma statale (art.90 comma 1 della L.342/2000).

Inserisce i commi 2 e 3 all'articolo 18 della L.R. 15 del 2012.

In particolare il comma 2 prevede che con delibera della Giunta, siano individuati i soggetti destinatari delle risorse derivanti dall'applicazione dell'imposta e i criteri volti a dare attuazione alle finalità di completamento dei sistemi di monitoraggio e disinquinamento acustico e dell'eventuale indennizzo per i residenti nelle zone interessate, in base ai quali gli stessi soggetti provvederanno all'utilizzo delle risorse stesse.

Il comma 3 attribuisce alla Regione il monitoraggio e la verifica della gestione delle risorse.

Articolo 4

L'articolo 4 modifica il comma 2 dell'articolo 20 della legge regionale n. 15 del 2012 e posticipa l'entrata in vigore dell'imposta al 1° gennaio 2020, per consentire la gestione amministrativa da parte da parte della società di gestione aeroportuale.

Essa prevede inoltre la sospensione dell'applicazione dell'imposta per gli aeroporti che, nell'anno precedente, sono stati interessati da un numero di movimenti inferiore ai 10.000, dato il basso impatto acustico complessivo.

Art. 1

Modifiche all'articolo 15 della legge regionale n. 15 del 2012

1. Nella legge regionale 21 dicembre 2012, n. 15 (Norme in materia di tributi regionali) dopo la lettera l) dell'art. 15 è aggiunta la seguente:

“l bis) gli aeromobili che decollano o atterrano a propulsione elettrica”.

Art. 2

Modifiche all'articolo 16 della legge regionale n. 15 del 2012

1. Nella legge regionale n. 15 del 2012 l'art. 16 è sostituito dal seguente:

“Art. 16
(Determinazione dell'imposta)

1. L'imposta è determinata in riferimento:

a) al peso massimo dell'aeromobile al decollo (Max Take-Off Weight - MTOW);

b) al livello di emissioni sonore dell'aeromobile accertato, secondo gli standard di certificazione internazionali ICAO (International Civil Aviation Organization), dal paese in cui risulta immatricolato l'aeromobile, avendo come riferimento la metodologia di calcolo riportata nei capitoli 2, 3 e 4 dell'annesso 16, volume I, alla Convenzione sull'aviazione civile internazionale dell'ICAO, di seguito denominato “annesso”.

2. Ai sensi del comma 1, l'IRESA si applica, nel caso di voli diurni, nelle seguenti misure:

a) per gli aeromobili con propulsione ad elica 0,42 euro per ogni tonnellata o frazione di tonnellata di peso massimo al decollo, fatta eccezione per gli aeromobili con certificazione acustica rispondente ai parametri fissati dal capitolo 4 dell'annesso per i quali si applica la tariffa di 0,40 euro per ogni tonnellata o frazione di tonnellata;

b) per gli aeromobili con propulsione a getto la tariffa è differenziata a seconda delle tre classi individuate in base al livello di emissioni sonore determinato facendo riferimento alla metodologia di calcolo di cui al comma 1, lettera b):

1) aeromobili di classe A, rispondenti ai parametri fissati dal capitolo 2 dell'annesso: 0,48 euro per ogni tonnellata o frazione di tonnellata di peso massimo al decollo;

2) aeromobili di classe B, rispondenti ai parametri fissati dal capitolo 3 dell'annesso: 0,45 euro per ogni tonnellata o frazione di tonnellata di peso massimo al decollo;

3) aeromobili di classe C, rispondenti ai parametri fissati dal capitolo 4 dell'annesso: 0,40 euro per ogni tonnellata o frazione di tonnellata di peso massimo al decollo;

d) per gli aeromobili che risultino sprovvisti di certificazione acustica o con certificazione acustica che non raggiunge le prestazioni richieste per la conformità ai capitoli 2, 3 e 4 dell'annesso, tariffa forfettaria di 0,50 euro per ogni tonnellata o frazione di tonnellata di peso massimo al decollo.

3. Nel caso di voli notturni l'imposta è determinata nella misura di euro 0,50 per ogni tonnellata o frazione di tonnellata di peso massimo al decollo.

4. Nelle more dell'adozione della disciplina prevista dall'art. 14 comma 6 e della stipula della convenzione e per quanto da essa non previsto si applica quanto stabilito dal decreto del Presidente della Repubblica 15 novembre 1982, n. 1085 (Modalità per l'accertamento, la riscossione ed il versamento dei diritti per l'uso degli aeroporti aperti al traffico aereo civile).

Art. 3

Modifiche all'articolo 18 della legge regionale n. 15 del 2012

1. Nel comma 1 dell'articolo 18 della legge regionale n. 15 del 2012 sono soppresse le parole "in misura pari al 50 per cento" e vengono aggiunte le seguenti parole " , con delibera di Giunta da adottarsi annualmente,"

2. Dopo il comma 1 dell'articolo 18 sono inseriti i seguenti:

"2. Con delibera della Giunta, sentita la Commissione consigliare competente, saranno individuati i soggetti destinatari del riparto delle risorse di cui al precedente comma e i criteri in attuazione delle finalità di completamento dei sistemi di monitoraggio acustico e disinquinamento acustico e di eventuale indennizzo per i residenti nelle zone interessate, in base ai quali gli stessi soggetti provvederanno all'utilizzo delle risorse stesse.

3. Con la stessa delibera la Regione stabilisce le modalità con cui effettua il monitoraggio e la verifica delle misure adottate dai destinatari delle risorse."

Art. 4

Modifiche all'articolo 20 della legge regionale n. 15 del 2012

1. Nel comma 2 dell'articolo 20 della legge regionale n. 15 del 2012 le parole "dal 1° luglio 2019" sono sostituite dalle parole "dal 1° gennaio 2020".

2. Dopo il comma 2 dell'articolo 20 della legge regionale n. 15 del 2012 è aggiunto il seguente:

"3. Per gli aeroporti interessati da un numero di movimenti annui inferiori a 10.000 calcolati sulla base dell'anno precedente le disposizioni contenute nel titolo III avranno applicazione con la decorrenza che sarà stabilita da successiva legge regionale."