

AS1071 - IMPOSTA REGIONALE SULLE EMISSIONI SONORE DEGLI AEROMOBILI COME PREVISTA DALL'ART. 8 DEL DECRETO LEGISLATIVO N. 68 DEL 6 MAGGIO 2011

Roma, 27 agosto 2013

Senato della Repubblica
Camera dei Deputati
Presidenza del Consiglio dei Ministri
Conferenza Stato Regioni
Regione Lazio
Regione Lombardia
Regione Emilia Romagna
Regione Marche
Regione Calabria
Regione Campania

L'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato con la presente segnalazione, adottata ai sensi dell'articolo 21 della legge n. 287/90, intende formulare alcune osservazioni in merito all'imposta regionale sulle emissioni sonore degli aeromobili (IRESA) così come disciplinata dall'articolo 8 del decreto legislativo 6 maggio 2011, n. 68, che ha trasformato tale imposta in un tributo proprio delle Regioni, per tal verso generando rilevanti differenziazioni sul territorio nazionale, in grado di alterare le corrette dinamiche competitive nel settore del trasporto aereo.

Come noto, l'IRESA è stata introdotta nell'ordinamento giuridico italiano dalla legge 21 novembre 2000, n. 342, che all'articolo 90, comma 1, statuisce che il gettito derivante da tale imposta – *attribuito ad ogni regione o provincia autonoma per ogni decollo ed atterraggio dell'aeromobile civile negli aeroporti civili* – venga destinato *“prioritariamente al completamento dei sistemi di monitoraggio acustico e al disinquinamento acustico e all'eventuale indennizzo delle popolazioni residenti delle zone A e B dell'intorno aeroportuale come definite dal decreto del Ministro dell'Ambiente del 31 ottobre 1997, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 267 del 15 novembre 1997”*.

Successivamente, il Legislatore nazionale, con l'articolo 8 del decreto legislativo 6 maggio 2011, n. 68, ha trasformato l'IRESA in un tributo proprio delle Regioni, con decorrenza dall'1 gennaio 2013, rimettendo *“la concreta istituzione dell'imposta e la disciplina delle relative modalità applicative (...) all'autonomia delle singole Regioni”*.

In seguito alla summenzionata riforma, l'IRESA è stata istituita solo nelle seguenti Regioni e con importanti differenze tra di loro: Lazio (L.R. n. 2/13), Lombardia (L.R. n. 18/12), Emilia Romagna (L.R. n. 15/12) Campania (L.R. n. 5/13), Calabria (L.R. n. 69/12) e Marche (L.R. n. 45/12).

Nonostante la Conferenza Stato Regioni, per garantire uniformità sul territorio nazionale, abbia approvato un documento¹ riportante in allegato uno “schema tipo” di proposta di legge regionale, volto a condividere alcuni aspetti inerenti l'applicazione dell'IRESA da recepire nelle diverse legislazioni regionali, l'imposta è stata applicata in modo assai difforme da una regione all'altra.

Tale difformità, tuttavia, non trova giustificazione in ragioni di carattere tecnico e/o geografico e risulta in grado di alterare le condizioni di redditività dei vettori che fanno scalo in alcuni aeroporti rispetto ad altri, con conseguenze distorsive sotto il profilo concorrenziale per: 1) le compagnie aeree che offrono i propri servizi prevalentemente negli aeroporti dove l'IRESA ha un'incidenza maggiore e non possono agevolmente spostarsi da uno scalo all'altro; 2) i consumatori (prevalentemente non *price-sensitive*) per i quali, a fronte di tariffe più alte determinate dal trasferimento a valle da parte delle compagnie aeree dei maggiori costi sopportati, possono risultare più attraenti scali limitrofi a quelli interessati da una maggiore tassazione; 3) le società di gestione degli aeroporti, che vedono conseguentemente alterate le proprie condizioni di redditività a causa di una riduzione del numero di vettori e/o di consumatori che decidono di frequentare lo scalo.

Il quadro normativo attualmente vigente non solo è difforme da regione a regione, particolarmente in termini di incidenza del tributo, ma soprattutto non risulta ispirato a criteri di efficienza² e non rispecchia la natura di “imposta di

¹ [Conferenza delle Regioni e delle Province Autonome, IRESA (imposta regionale sulle emissioni sonore degli aeromobili): modalità applicative, 6 dicembre 2012.]

² [L'imposta, ad esempio, non tiene in considerazione i voli notturni e diurni, le caratteristiche urbanistiche dei vari scali (ad es. Ciampino è collocato in una area a più alta densità abitativa rispetto a Fiumicino, ma l'imposta è la stessa) e l'effettivo livello di emissioni sonore dei veicoli, apparendo per tal verso appare disallineata rispetto alla normativa di altri Paesi Europei.]

scopo" dell'IRESA, così come disciplinata dalla legge 21 novembre 2000, n. 342 (artt. 90-95), essendo talvolta (come nel Lazio) destinata solo per il 10% alla gestione dei costi sociali delle emissioni sonore provenienti dagli aerei.

Le problematiche concorrenziali evidenziate possono essere superate attraverso la definizione con legge dello Stato di criteri uniformi per il calcolo dell'imposta, il cui gettito dovrà ovviamente essere devoluto alle regioni di pertinenza, così come peraltro era già stato stabilito con la legge 21 novembre 2000, n. 342 (artt. 90-95), prima della modifica intervenuta nel 2011.

Tali criteri dovrebbero in ogni caso condurre ad una definizione del livello dei tributi univoca per tipologia e caratteristiche del veicolo, al fine di evitare la creazione di arbitrarie discriminazioni tra scali e tra imprese. In quest'ottica, appare importante tener conto dei seguenti parametri utilizzati in altri Paesi UE quali, ad esempio nel Regno Unito, in Germania, in Spagna e in Olanda:

i) la previsione di aliquote differenziate tra voli diurni e notturni;

ii) la previsione di parametri di pagamento rapportati all'efficienza sonora degli aeromobili e non al tonnellaggio degli stessi;

iii) la previsione di classi di aliquote che tengano conto delle peculiarità urbanistiche delle aree geografiche prospicienti i singoli aeroporti.

D'altro canto, è opportuno che il Legislatore nazionale si preoccupi di garantire che il gettito di imposta, devoluto alle regioni, venga poi effettivamente destinato "in via prevalente" al sostegno del costo degli interventi necessari per contenere il rumore e compensare la popolazione residente, come appunto avviene in altri Stati membri dell'Unione. Solo in tal modo infatti è possibile contemperare l'esigenza di intervenire sull'esternalità negativa indotta dall'inquinamento acustico con gli effetti che l'imposta – incidendo sulla redditività delle imprese e conseguentemente sui costi dei servizi aerei a carico dei consumatori – può avere sugli assetti competitivi del settore aereo.

L'Autorità auspica che le precedenti considerazioni, finalizzate a risolvere le citate problematiche concorrenziali, siano tenute in considerazione dal Legislatore nazionale.

IL PRESIDENTE

Giovanni Pitruzzella