

## CONSIGLIO REGIONALE DELLA SARDEGNA

---

### PROPOSTA DI LEGGE

N. 569

presentata dal Consigliere regionale  
PISCEDDA

il 19 dicembre 2018

Istituzione dell'Imposta regionale sulle emissioni degli aeromobili civili

\*\*\*\*\*

### RELAZIONE DEL PROPONENTE

La presente proposta di legge intende istituire l'Imposta Regionale sulle emissioni degli aeromobili civili (d'ora in avanti IRESA) anche nel territorio della Regione autonoma della Sardegna e regolamentare la sua applicazione.

In Italia questa imposta ha fatto la sua comparsa sotto il nome di "imposta erariale sugli aeromobili" con l'articolo 10 del decreto legislativo 27 aprile 1990, n. 90, convertito con modificazioni nella legge 26 giugno 1990, n. 165 (Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 27 aprile 1990, n. 90, recante disposizioni in materia di determinazione del reddito ai fini delle imposte sui redditi, di rimborsi dell'imposta sul valore aggiunto e di contenzioso tributario, nonché altre disposizioni urgenti). Il successivo decreto del Presidente della Repubblica 26 agosto 1993, n. 434, ha regolamentato le fasi dell'accertamento della riscossione e del versamento dell'imposta, nonché la misura dell'aliquota.

Parallelamente al tributo erariale, l'articolo 18 della legge 27 dicembre 1997, n. 449, ha introdotto un'imposta regionale sulle emissioni sonore degli aeromobili. Anche questa nuova imposta aveva finalità ambientale, destinata a colpire la rumorosità degli aeromobili, prevedendo un sistema di aliquote differenziate; con il gettito di questa imposta l'ente regionale avrebbe potuto provvedere in completa autonomia ad erogare sovvenzioni alle amministrazioni ed ai soggetti residenti nelle zone limitrofe agli aeroporti.

Nel 2000 è stata istituita, con gli articoli 90 e seguenti della legge 21 novembre 2000, n. 342 (Misure in materia fiscale), l'Imposta regionale sulle emissioni degli aeromobili civili, che ha sostituito le precedenti imposte. Le disposizioni contenute nella legge n. 342 del 2000 hanno previsto che l'imposta fosse dovuta alle Regioni o alle province autonome.

L'IRESA è un tributo la cui ratio deriva dalla necessità di ridurre l'inquinamento acustico nelle aree limitrofe agli aeroporti e migliorare la vivibilità dei territori coinvolti dalle attività aeroportuali. Questa forma di tributo deriva dall'esigenza di garantire il diritto alla salute e tutelare l'ambiente; infatti, si tratta di un'imposta con un parziale vincolo di gettito a favore delle opere di disinquinamento acustico relativamente al territorio interessato e di risarcimento dei soggetti eventualmente danneggiati dalle emissioni sonore prodotte dall'atterraggio e dal decollo degli aeromobili, al fine di contenere le esternalità negative causate dalla vicinanza agli aeroporti e favorire una migliore composizione gli interessi degli abitanti nelle zone limitrofe con quelli dei medesimi aeroporti. La legge istitutiva dell'IRESA prevede che "il gettito sia 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" (articolo 90 della legge n. 342 del 2000).

La normativa prevedeva che il Ministro delle finanze stabilisse con decreto le modalità applicative dell'imposta, ma tali atti non sono mai stati emanati, anche perché il Ministero dell'economia e delle finanze ne ha ritenuto pleonastica l'emanazione alla luce di quanto previsto dal nuovo titolo V della Costituzione.

La natura dell'imposta è stata specificata dalla legge 5 maggio 2009, n. 42 (Delega al Governo in materia di federalismo fiscale, in attuazione dell'articolo 119 della Costituzione), che - nel fornire disposizioni in materia di autonomia di entrata per le regioni a statuto ordinario - ha configurato l'IRESA quale tributo proprio regionale con decorrenza dal 1° gennaio 2013, ai sensi dell'articolo 8 del decreto legislativo 6 maggio 2011, n. 68, che ha previsto che la concreta istituzione dell'imposta e le modalità applicative andassero rimesse all'autonomia delle singole regioni.

La Regione autonoma della Sardegna ha potestà di regolamentare la materia in considerazione del dettato dello Statuto speciale in materia di competenze spettanti alla Regione e di entrate (articoli 4 e 8), in armonia con i principi stabiliti dagli articoli 117, 118 e 119 della Costituzione, nel rispetto del principio generale di coordinamento tra leggi statali e regionali in materia di finanza pubblica, ai sensi della legge 5 maggio 2009, n. 42 (Delega al Governo in materia di federalismo fiscale, in attuazione dell'articolo 119 della Costituzione), che prevede all'articolo 1, comma 2, che alle regioni a statuto speciale ed alle Province autonome di Trento e di Bolzano si applicano, in conformità con gli statuti, esclusivamente le disposizioni di cui agli articoli 15, 22 e 27, e all'articolo 27 le modalità e le procedure per attuare i principi della delega nel rispetto degli statuti speciali.

Il presente testo, peraltro, tiene conto:

- di quanto stabilito dalla Sezione centrale di controllo sulla gestione delle amministrazioni di Stato, I, II e Collegio per il controllo sulle entrate, che nell'adunanza del 17 maggio 2012, con la deliberazione n. 7/2012/G, concernente la "Mancata emanazione delle modalità applicative dell'imposta regionale sulle emissioni sonore degli aerei", ha rilevato come le normative di cui si tratta "trovano collocazione nella disciplina a tutela del diritto alla salute e dell'ambiente" e che "un'adeguata composizione degli interessi coinvolti può realizzarsi solo attraverso una coordinazione di iniziative e la leale collaborazione tra le istituzioni interessate". La delibera inoltre rileva "che sono Regioni e Province autonome ad essere titolari del gettito, che non è di libera disponibilità, ma vincolato dal legislatore alla realizzazione di interventi di disinquinamento acustico e all'indennizzo delle popolazioni residenti in zone limitrofe agli aeroporti".

La Corte, a tal fine, ha stabilito che per gli enti regionali e provinciali dotati di autonomia speciale il coordinamento tra le leggi statali in materia di finanza pubblica e le corrispondenti regionali e provinciali deve avvenire secondo criteri e modalità stabiliti dalle norme di attuazione dei rispettivi statuti, da definire con le procedure previste dagli statuti medesimi.

Il risultato dell'indagine evidenzia che il dettato normativo degli articoli 90 e seguenti della legge n. 342 del 2000 era puntuale tanto da poter essere considerato come "legge cornice", rendendo

- non necessaria l'emanazione del decreto attuativo previsto dal comma 4 del citato articolo 90 e di fatto consentendo alle regioni l'emanazione autonoma delle norme regolatrici del tributo;
- del documento elaborato della Conferenza delle regioni e delle Province autonome, 6 dicembre 2012, n. 12/175/CR5a/C2 recante "Modalità applicative dell'IRESA" che, al fine di favorire una uniformità di disciplina delle regioni ordinarie ed evitare discriminazioni tra le diverse regioni proponeva uno schema tipo di legge regionale;
  - delle osservazioni prodotte dall'Autorità garante della concorrenza e del mercato che, nella segnalazione recante "AS1071 - Imposta regionale sulle emissioni sonore degli aeromobili come prevista dall'art. 8 del Decreto Legislativo n. 68 del 6 maggio 2011", emanata in data 27 agosto 2013, prendeva atto che l'IRESA era stata istituita da alcune regioni ed evidenziava come l'applicazione avvenisse in modo assai difforme da una regione all'altra e che tali difformità non derivassero da ragioni di carattere tecnico e/o geografico, portando potenzialmente ad alterare le condizioni di redditività dei vettori;
  - del decreto legge 23 dicembre 2013, recante "Interventi urgenti di avvio del piano Destinazione Italia", che all'articolo 13, comma 15 bis, prevede che "Al fine di evitare effetti distorsivi della concorrenza tra gli scali aeroportuali [...], nella definizione della misura dell'imposta regionale sulle emissioni sonore degli aeromobili civili (IRESA), di cui agli artt. 90 e seguenti della L. n. 342 del 2000, il valore massimo dei parametri delle misure IRESA non può essere superiore a euro 0,50. Fermo restando il valore massimo sopra indicato, la determinazione del tributo è rimodulata tenendo conto anche degli ulteriori criteri della distinzione tra voli diurni e notturni e delle peculiarità urbanistiche delle aree geografiche prospicienti i singoli aeroporti";
  - della sentenza n. 13/2015 della Corte costituzionale che, nel giudizio di legittimità costituzionale promosso dalla Regione Lazio avverso alla norma di cui sopra, ha dichiarato inammissibili e non fondate le questioni di legittimità costituzionale, evidenziando:
    - a) che l'imposta in esame "[...] aveva mantenuto uno scopo specifico, che comprendeva finalità attinenti alla tutela dell'ambiente" (articolo 117, secondo comma, lettera s), Cost.), così come veniva dimostrato dalla previsione della destinazione "prioritaria" del gettito "al completamento dei sistemi di monitoraggio acustico e al disinquinamento acustico e all'eventuale indennizzo delle popolazioni residenti [...] dell'intorno aeroportuale;
    - b) che la norma statale che prevedeva un'aliquota massima non costituiva una statuizione di dettaglio, ma una norma di coordinamento che tutelava le finalità concorrenziali preservate dalla norma medesima in attuazione delle indicazioni formulate dall'Autorità garante della concorrenza e del mercato.

Una prima indicazione sul gettito derivante dall'imposta si può avere dal confronto coi dati delle due Regioni (Lazio e Campania) che applicano l'imposta a regime. La previsione di bilancio della Regione Lazio aveva previsto 13,5 milioni di euro per ciascuna annualità del triennio 2015-2017, mentre la Regione Campania inizialmente aveva previsto un gettito di 2 milioni di euro annui.

Dopo i primi anni di incasso dell'imposta ambedue le regioni hanno dovuto rivedere al ribasso le previsioni d'incasso, sulla base dei reali introiti che sono stati sensibilmente inferiori rispetto alle stime iniziali.

Come numero voli nel 2017 nei due aeroporti del Lazio ci sono stati complessivamente 330.202 voli (partenze + arrivi). Nei due aeroporti della Campania ci sono stati complessivamente 66.996 voli. Nei tre aeroporti sardi ci sono stati complessivamente 63.547 voli.

Come dimostrato di seguito, il gettito derivante dall'imposta può essere stimato in circa 1,5 milioni di euro. Inoltre, l'incidenza dell'imposta per passeggero imbarcato varia a seconda della tipologia di volo tra 0,20 e 0,24 centesimi di euro, per un costo per ciascun decollo o atterraggio di 20,5 - 41,5 euro.

L'IRESA non causa extracosti diretti per i passeggeri, in quanto è dovuta dalle compagnie aeree e andrà pertanto ad incorporarsi nella loro configurazione dei costi generali; sui biglietti non è prevista una voce a parte per l'IRESA (a differenza ad esempio della addizionale comunale).

Per quanto riguarda i singoli voli si propone di seguito una tabella che riguarda gli aerei utilizzati da Alitalia e Ryanair considerando l'aereo al completo o con i due terzi di biglietti venduti.

COMPAGNIA	MARCA	MOD.	PESO MAX DECOLLO (TONNELLATE)	TARIFFA MAX (VOLO NOTTURNO)	COSTO- VOLO	PASSEG- GERI	COSTO PER PASSEGGERO PIENO CARICO	2/3 DEL CARICO
ALITALIA								
MEDIO RAGGIO	AIRBUS	A321	83	0,5	41,5	200	0,21	0,31
	AIRBUS	A320	74	0,5	37	171	0,22	0,32
	AIRBUS	A319	64	0,5	32	144	0,22	0,33
REGIONALI	EMBRAER	190	48	0,5	24	100	0,24	0,36
	EMBRAER	175	41	0,5	20,5	88	0,23	0,35
RYANAIR								
	BOEING	737- 800	79	0,5	39,5	189	0,21	0,31

Considerando la tipologia dei voli da e per la Sardegna, partendo dai dati raccolti nel Lazio ed in Campania dall'Associazione nazionale comuni aeroportuali italiani (ANCAI), si può ipotizzare lo scenario riportato in tabella seguente:

AEROPORTO	PARTENZE	ARRIVI	TOTALE VOLI 2017	COSTO MEDIO C/VOLO	PESO MAX DECOLLO IN TONNELLATE	PREVISIONE IN- CASSO IRESA
ALGHERO	4.637	4.637	9.274			
ELMAS	15.676	15.675	31.351			
OLBIA	11.462	11.460	22.922			
			63.547	25	50	1.588.675,00

Considerando quindi un costo medio per volo di 25 euro (derivante da un peso massimo al decollo medio di circa 50 tonnellate e una imposta massima applicabile di 0.50 euro per tonnellata) e 63.547 voli annui, si ottiene una ipotesi di gettito massimo di circa euro 1.588.675,00. Vista la tipologia corrente dei voli che attualmente fanno scalo negli aeroporti sardi, è prevedibile un'imposta media di circa 0,45 euro per tonnellata, con un gettito prudenziale totale di euro 1.429.807,50 (derivante dal calcolo:  $(1.588.675,00/0,50 \times 0,45)$ ).

La struttura dell'articolato di legge si compone di 8 articoli:

- l'articolo 1 introduce i principi giuridici ed i fondamenti normativi sulla base dei quali viene introdotta l'imposta e ne spiega l'oggetto, la finalità ed il presupposto dell'imposta;
- l'articolo 2 descrive i soggetti passivi;
- l'articolo 3 esonera alcune casistiche dall'applicazione dell'imposta;
- l'articolo 4 determina le modalità di calcolo dell'imposta;
- l'articolo 5 descrive le modalità per l'accertamento, la liquidazione e la riscossione dell'imposta;
- l'articolo 6 introduce alcune norme transitorie e opera dei rinvii ad ulteriori norme;
- l'articolo 7 è rappresentato dalla norma finanziaria, che dà atto del fatto che l'imposta genera un gettito che sarà destinato per la realizzazione di sistemi di monitoraggio e per

l'adozione di misure di abbattimento dell'inquinamento acustico ed ambientale, per l'eventuale trasferimento delle popolazioni sottoposte ad inquinamento nei comuni limitrofi alla zona aeroportuale e/o al loro indennizzo, o per politiche a tutela dell'ambiente;

- l'articolo 8 stabilisce le modalità per l'entrata in vigore della legge.

## TESTO DEL PROPONENTE

### Art. 1

#### Oggetto dell'imposta

1. Ai sensi dello Statuto speciale della Regione autonoma della Sardegna, che agli articoli 3, 4 e 5 definisce le materie di competenza normativa della Regione, all'articolo 6 disciplina le funzioni amministrative esercitate dalla Regione e all'articolo 8 classifica le tipologie di entrate spettanti alla Regione, in armonia con i principi stabiliti dagli articoli 117, 118 e 119 della Costituzione, nel rispetto del principio generale di coordinamento tra leggi statali e regionali in materia di finanza pubblica, ai sensi della legge 5 maggio 2009, n. 42 (Delega al Governo in materia di federalismo fiscale, in attuazione dell'articolo 119 della Costituzione), è istituita l'Imposta regionale sulle emissioni sonore degli aeromobili (IRESA), di cui agli articoli 90 e seguenti della legge 21 novembre 2000, n. 342 (Misure in materia fiscale).

2. L'IRESA è dovuta sulla base dell'emissione sonora degli aeromobili civili, come indicata nelle norme sulla certificazione acustica internazionale.

3. Il presupposto dell'IRESA è costituito dalle emissioni sonore prodotte dagli aeromobili civili, come indicate nelle normative sulla certificazione acustica internazionale, in occasione di ogni decollo ed atterraggio effettuato negli aeroporti situati sul territorio regionale, certificati dall'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC), sulla base del "Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti" o gestiti dallo stesso ENAC.

### Art. 2

#### Soggetto passivo

1. L'IRESA è dovuta dagli esercenti di aeromobili civili:

- a) che svolgono servizi di trasporto pubblico, aerotaxi o altre attività di tipo commerciale in aeroporti con certificazione dell'Ente

nazionale per l'aviazione civile (ENAC) o gestiti direttamente dall'ENAC, in conformità a quanto previsto dal "Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti" emanato dall'ENAC il 21 ottobre 2003 e successive modifiche;

- b) per uso privato, ad ala fissa, il cui peso massimo al decollo sia pari o superiore a 4,5 tonnellate;
- c) per uso privato, ad ala rotante, il cui peso massimo al decollo sia pari o superiore a 2,5 tonnellate.

2. L'imposta è dovuta dall'esercente dell'aeromobile come individuato nell'articolo 874 del Codice della navigazione. In mancanza della dichiarazione di esercente, fino a prova contraria, ai sensi dell'articolo 876 dello stesso Codice della navigazione, si presume tale il proprietario dell'aeromobile.

### Art. 3

#### Esenzioni

1. Sono esclusi dall'applicazione dell'imposta:

- a) gli aeromobili di Stato e quelli ad essi equiparati;
- b) gli aeromobili adibiti al lavoro aereo di cui all'art. 789 del Codice della navigazione;
- c) gli aeromobili di proprietà o in esercizio alle organizzazioni registrate (OR), alle scuole di addestramento (FTO) e ai centri di addestramento per le abilitazioni (TRTO);
- d) gli aeromobili di proprietà o in esercizio all'Aero Club d'Italia, agli Aero club locali e all'Associazione nazionale paracadutisti d'Italia;
- e) gli aeromobili immatricolati a nome dei costruttori e/o in attesa di omologazione con permesso di volo;
- f) gli aeromobili esclusivamente destinati all'elisoccorso o all'aviosoccorso;
- g) gli aeromobili storici, tali intendendosi quelli che sono stati immatricolati per la prima volta in registri nazionali o esteri, civili o militari, da oltre quarant'anni;
- h) gli aeromobili progettati specificamente per uso agricolo ed antincendio, ed adibiti a tali attività.

## Art. 4

## Determinazione dell'imposta

1. La misura dell'IRESA è determinata in riferimento:

- a) al peso massimo dell'aeromobile al decollo;
- b) al livello di emissioni sonore dell'aeromobile accertato dal paese in cui risulta immatricolato l'aeromobile, secondo gli standard di certificazione internazionali dell'International Civil Aviation Organization (ICAO), avendo come riferimento la metodologia di calcolo riportata nei capitoli II, III, IV e XIV dell'annesso 16, volume I, alla Convenzione sull'aviazione civile internazionale dell'ICAO.

2. Ai sensi del comma 1, l'IRESA è determinata, secondo quanto schematizzato nell'Allegato 1 alla presente legge, nelle seguenti misure:

- a) per gli aeromobili con propulsione ad elica, tariffa forfettaria di 0,47 euro per ogni tonnellata o frazione di tonnellata di peso massimo al decollo, con l'eccezione degli aeromobili con certificazione acustica rispondente ai parametri fissati al capitolo IV dell'annesso 16, volume I, per i quali si applica la tariffa di cui alla lettera b), punto 3) del presente comma;
- 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 ai capitoli II e III dell'annesso 16, volume I: 0,48 euro per ogni tonnellata o frazione di tonnellata di peso massimo al decollo;
  - 2) aeromobili di classe B, rispondenti ai parametri fissati al capitolo IV dell'annesso 16, volume I: 0,45 euro per ogni tonnellata o frazione di tonnellata di peso massimo al decollo;
  - 3) aeromobili di classe C, rispondenti ai parametri fissati al capitolo XIV dell'annesso 16, volume I: 0,40 euro per ogni tonnellata o frazione di tonnellata

- di peso massimo al decollo;
- c) per gli aeromobili che risultino sprovvisti di certificazione acustica o non rispondano ai parametri fissati nei capitoli II, III, IV e XIV dell'annesso, tariffa forfettaria di 0,50 euro per ogni tonnellata o frazione di tonnellata;
  - d) i voli notturni sono sottoposti all'applicazione della tariffa massima (euro 0,50), a prescindere dal peso massimo al decollo e della tipologia di propulsione utilizzata.

#### Art. 5

##### Accertamento, liquidazione e riscossione dell'imposta

1. Il pagamento dell'imposta è effettuato dai soggetti di cui all'articolo 2 in favore della società di gestione aeroportuale o, all'ente preposto alla gestione dell'aeroporto, o ai fiduciari di cui all'articolo 7 del 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), i quali:

- a) trasmettono alla Regione con cadenza trimestrale, entro il mese successivo al trimestre di riferimento, i flussi dei dati necessari per la verifica della corretta applicazione del tributo;
- b) riversano alla Regione con cadenza trimestrale le relative riscossioni, entro il mese successivo al trimestre di riferimento.

3. Ai fini dell'accertamento, liquidazione, riscossione e versamento dell'IRESA la Giunta regionale stipula con gli enti preposti alla gestione degli aeroporti apposite convenzioni, volte a disciplinare le modalità di riversamento delle somme riscosse e la trasmissione dei flussi dei dati necessari alla Regione per la verifica della corretta applicazione dell'imposta. Nelle more dell'adozione della convenzione e per quanto da essa non previsto si applica quanto stabilito dal decreto del Presidente della Repubblica n. 1085 del 1982. Per le attività di cui al presente articolo, la Giunta regionale si avvale dell'Agenzia sarda delle entrate.

4. L'inottemperanza alla disposizione di cui al comma 2, lettera a), comporta per i trasgressori l'applicazione della sanzione ammini-

strativa nella misura minima di euro 1.000 e massima di euro 5.000.

5. L'inottemperanza alle disposizioni di cui al comma 2, lettera b), comporta per i trasgressori l'applicazione della sanzione amministrativa nella misura dell'interesse legale maggiorato di tre punti percentuali sulle somme incassate e non riversate.

#### Art. 6

##### Norme transitorie e rinvii

1. Si applicano, in quanto compatibili, le disposizioni del decreto del presidente della Repubblica n. 1085 del 1982.

2. I termini per l'applicazione delle presenti disposizioni decorrono dal trimestre solare successivo alla data di approvazione della presente legge.

#### Art. 7

##### Norma finanziaria

1. Dall'applicazione della presente legge non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza regionale.

2. Le maggiori entrate derivanti dall'applicazione dell'IRESA sono iscritte nello stato di previsione dell'entrata del bilancio della Regione autonoma della Sardegna, nel titolo 1, tipologia 10103500 del bilancio di previsione finanziario per gli anni 2019-2021 e sono accantonate nello stato di previsione della spesa in apposito fondo istituito nell'ambito della missione 09, programma 09 del medesimo documento.

3. Il 60 per cento del gettito generato dall'applicazione dell'IRESA è destinato agli enti locali che ricadono nelle zone A e B, come definite dal decreto del Ministero dell'ambiente 31 ottobre 2017 (Metodologia di misura del rumore aeroportuale), per la realizzazione di sistemi di monitoraggio e per l'adozione di misure di abbattimento dell'inquinamento acustico ed ambientale derivante dalle emissioni sonore degli aeromobili e da idrocarburi, e per l'eventuale trasferimento delle popolazioni sottoposte ad inquinamento,

residenti nei comuni limitrofi alla zona aeroportuale e/o al loro indennizzo. La quota residuale del gettito IRESA è impiegata dalla Regione in politiche a tutela dell'ambiente.

4. La Giunta regionale adotta annualmente un'apposita deliberazione che fissa le procedure operative ed i criteri per il riparto dei fondi agli enti locali per le finalità di cui al comma 3 tra gli enti locali, sentiti i comuni interessati e la commissione competente in materia di tutela della salute pubblica.

#### Art. 8

##### Entrata in vigore

1. La presente legge entra in vigore il giorno della sua pubblicazione nel Bollettino ufficiale della Regione autonoma della Sardegna (BURAS).

Tabella Allegato 1

## IMPORTI IMPOSTA REGIONALE SULLE EMISSIONI SONORE DEGLI AEROMOBILI (IRESA)

PROPULSIONE	CLASSE ACUSTICA	IMPOR- TO/TONNELLATA
ELICA	Tutte (ad eccezione degli aeromobili con certificazione acustica rispondente ai parametri fissati dal capitolo IV dell'annesso 16, volume I, ICAO per i quali si applica la corrispondente tariffa di € 0,45)	€0,47
GETTO	A (rispondenti ai parametri fissati dal capitolo II e III dell'annesso 16, volume I, ICAO)	€0,48
GETTO	B (rispondenti ai parametri fissati dal capitolo IV dell'annesso 16, volume I, ICAO)	€0,45
GETTO	C (rispondenti ai parametri fissati dal capitolo XIV dell'annesso 16, volume I, ICAO)	€0,40
ELICA/GETTO	aeromobili che risultino sprovvisti di certificazione acustica o non rispondano ai parametri fissati nei capitoli II, III, IV e XIV dell'annesso 16, volume I, ICAO	€0,50
VOLI NOTTURNI a prescindere dal peso massimo al decollo e dalla tipologia di propulsione utilizzata		€0,50