



Movimento 5 Stelle  
Gruppo Assembleare Regione Emilia-Romagna

Bologna, ... dicembre 2021

U364 /3 Ok

## Ordine del giorno collegato all'oggetto 4364

### L'Assemblea legislativa

#### premesso che

l'obiettivo di assicurare elevati livelli di sostenibilità nelle strategie e nelle soluzioni per la mobilità si pone per tutte le modalità di trasporto, compresa quella aerea;

nella nostra regione sono attivi quattro aeroporti per il traffico passeggeri, fra i quali il Marconi di Bologna, che, nel 2019, vale a dire nell'ultimo anno antecedente la crisi pandemica, aveva raggiunto 9,5 milioni di passeggeri per oltre 77mila voli: l'ottavo scalo in Italia<sup>1</sup>;

dopo la fortissima contrazione del 2020 che ha quasi annullato il traffico aereo in quasi ogni paese, il 2021 ha rappresentato importanti segnali di ripresa, così che a ottobre, sulla base dei dati mensili di Assoaeroporti, i movimenti nello scalo bolognese sono oltre 32mila<sup>2</sup>;

la ripresa dei collegamenti e degli spostamenti rende indispensabile la piena operatività della legge regionale n. 15 del 2012, che, anche attraverso le modifiche apportate nel 2019, ha inteso orientare l'imposta regionale sulle emissioni sonore degli aeromobili (IRESA) all'adozione, da parte delle compagnie aeree, di traiettorie di volo che evitino il decollo, il sorvolo e l'atterraggio verso le aree più densamente abitate;

la legge regionale 21 dicembre 2012, n. 15 *"Norme in materia di tributi regionali"* ha infatti istituito all'art. 12 l'imposta regionale sulle emissioni sonore degli aeromobili (IRESA) quale tributo proprio regionale, dovuto (articolo 13), come individuato nell'articolo 874 del codice della navigazione, per

<sup>1</sup> <https://assaeroporti.com/statistiche/>

<sup>2</sup> <https://assaeroporti.com/dati-annuali/>



Movimento 5 Stelle Gruppo Assembleare Regione Emilia-Romagna

l'emissione sonora prodotta dagli aeromobili civili da parte dei loro esercenti per ogni singolo decollo e per ogni singolo atterraggio effettuato negli aeroporti del territorio regionale certificati dall'Ente nazionale per l'aviazione civile o dallo stesso gestiti;

L'art. 16, comma 4, della legge regionale n. 15 del 2012 ne prevede che l'IRESA sia applicata in misura ridotta del novanta per cento, per gli aeromobili che decollano e del trenta per cento per gli aerei che atterrano, sia in periodo diurno che notturno, verso aree residenziali dell'intorno aeroportuale, sottese dalla perpendicolare di testa dell'asse della pista e caratterizzate, ognuna di esse, da una densità abitativa non superiore a centocinquanta abitanti per ettaro.

Lo stesso articolo, al comma 6, dispone che con atto di Giunta siano individuate le zone di sorvolo degli intorni aeroportuali, caratterizzate da una densità abitativa non superiore a centocinquanta abitanti per ettaro, al fine di applicare le riduzioni d'imposta dell'IRESA, stabilendo che nelle more dell'individuazione di tali zone, l'imposta si paghi interamente;

L'art. 20, comma 2 prevede che le disposizioni relative all'imposta regionale sull'IRESA abbiano applicazione dal 1° gennaio 2020;

con la propria deliberazione n. 2132 del 22 novembre 2019 la Giunta regionale ha provveduto a:

- *"individuare, in corrispondenza del verso della pista RWY 30 Nord-Ovest, zona Bargellino, le zone di sorvolo dell'intorno dell'aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna, caratterizzate dall'assenza di aree residenziali di densità superiore a centocinquanta abitanti per ettaro, aventi, quindi, le peculiarità richieste per usufruire delle riduzioni d'imposta dell'IRESA";*
- *"prevedere, pertanto, come previsto dall'art. 16, comma 4 della L.R. n. 15/2012, l'applicazione ridotta dell'IRESA rispettivamente, del novanta per cento ai decolli che avvengono per pista RWY 30 Nord-Ovest, verso zona Bargellino, e del trenta per cento agli atterraggi che avvengono per pista RWY 12 Sud-Est, da zona Bargellino";*
- *"disporre, dal 1° gennaio 2020, nelle more dell'acquisizione delle informazioni richieste dalla legge, da parte dell'Aeroporto di Bologna S.p.A., necessarie all'applicazione del regime differenziato di cui al precedente punto 2, l'applicazione per intero dell'IRESA, indipendentemente dalle rotte, ai sensi dell'art. 16, comma 2 della L.R. n. 15/2012";*

nella stessa deliberazione si dava atto del fatto che *"il gestore dell'Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna non dispone, attualmente [22 novembre 2019], delle informazioni richieste dalla legge per*



Movimento 5 Stelle Gruppo Assembleare Regione Emilia-Romagna

*applicare le riduzioni dell'IRESA, e che... nelle more dell'acquisizione delle suddette informazioni,  
l'imposta si applica senza alcuna riduzione;*

al fine dell'acquisizione dei dati di volo associati alle operazioni di decollo e atterraggio l'ENAV S.p.A. (Ente Nazionale per l'Assistenza al Volo) e, per la parte di competenza, l'Aeronautica Militare Italiana, sulla base della circolare APT-26 del 3 luglio 2007<sup>3</sup> adottata dall'Ente nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC) in merito al contenimento dell'inquinamento acustico nell'intorno aeroportuale, *"devono mettere a disposizione delle società di gestione degli aeroporti copia delle rilevazioni registrate e dei tracciati radar"*, da utilizzarsi *"ai fini del monitoraggio e delle sanzioni per le violazioni delle procedure antirumore"*, nonché *"i tracciati radar delle traiettorie degli aeromobili civili e dei sorvoli delle aree di interesse... alle società di gestione aeroportuale"*, mentre *"la società di gestione aeroportuale provvede all'installazione, alla gestione ed alla manutenzione del sistema di monitoraggio del rumore aeroportuale, e predisponde, assumendone gli oneri, i piani di abbattimento del rumore"*;

#### impegna la Giunta regionale

a richiedere ad "Aeroporto di Bologna S.p.A.", società di gestione del Marconi, la messa a disposizione in tempi rapidi del sistema di monitoraggio del rumore aeroportuale, al fine di rendere pienamente efficace l'articolo 16 della legge regionale n. 15 del 2012 diretto ad orientare il peso dell'IRESA favorendo quindi il ricorso da parte delle compagnie di volo a traiettorie nelle fasi di decollo, sorvolo e atterraggio che riducano l'inquinamento acustico nelle aree più densamente abitate.

La Consigliera

Silvia Piccinini

GIOSEPPE FRANCO  
Silvia Piccinini (BN)  
Giovanni Garuffi (ERc)

<sup>3</sup> <https://www.enac.gov.it/la-normativa/normativa-enac/circolari/serie-apt/apt-26>

