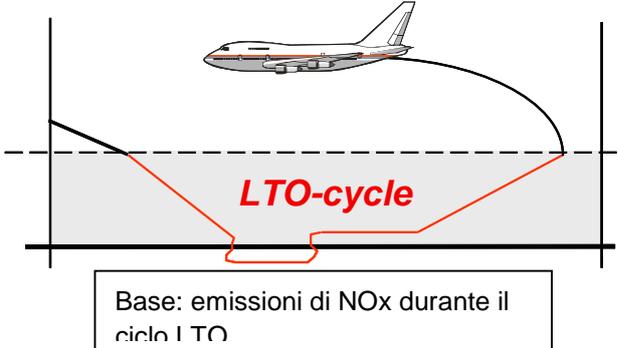
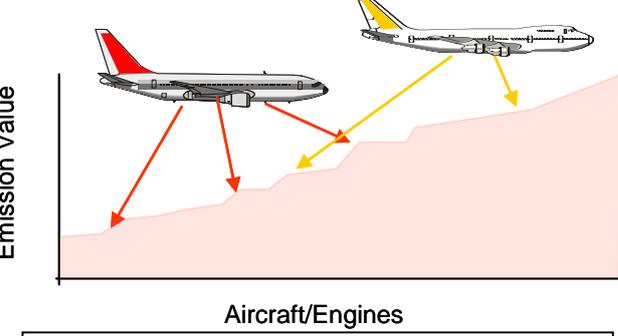




## Tasse d'atterraggio commisurate alle emissioni

La Svizzera è stato il primo Paese al mondo, insieme alla Svezia, a introdurre tasse d'atterraggio commisurate alle emissioni (a Zurigo nel 1997, a Ginevra nel 1998, a Berna nel 2000 e a Basilea, in collaborazione con le autorità francesi, nel 2003). Le tasse sulle emissioni inquinanti si aggiungono agli standard sulle emissioni inquinanti e sono innanzitutto uno strumento d'incentivazione: ridurre le emissioni specifiche del traffico aereo favorendo e accelerando l'impiego della migliore tecnologia esistente attraverso incentivi finanziari. Alcuni anni dopo la loro introduzione ci si è resi conto della necessità di un'armonizzazione a livello europeo e di una maggiore ponderazione delle emissioni di ossidi d'azoto. È stato quindi sviluppato, con il sostegno della Svizzera, un nuovo modello europeo, che la Conferenza europea dell'aviazione civile (CEAC) ha pubblicato nel 2003 sotto forma di raccomandazione CEAC 27/4 dal titolo "NO<sub>x</sub> Classification Scheme for Aircraft". Questo modello considera prima di tutto le emissioni di ossidi d'azoto prodotte nel ciclo standard di atterraggio-decollo e rafforza il principio di causalità: quanto maggiori sono le emissioni, tanto più elevate sono le tasse.

<ul style="list-style-type: none"><li>Il modello si basa sul calcolo delle emissioni di ossidi d'azoto prodotte da ogni singolo aereo in un ciclo standard di atterraggio-decollo (ciclo LTO).</li></ul>	 <p>Base: emissioni di NO<sub>x</sub> durante il ciclo LTO</p>
<ul style="list-style-type: none"><li>Per ogni aereo viene fissato un valore soglia delle emissioni che dipende dal tipo di motore. Per gli aerei di grosse dimensioni ci sono spesso diversi tipi di motore: i motori che producono un minore quantitativo di emissioni devono pagare una tassa più bassa.</li></ul>	 <p>Per ogni aereo viene stabilito un valore soglia delle emissioni a seconda del tipo di motore effettivamente montato su di esso.</p>



Sulla base del modello CEAC, l'UFAC ha elaborato la direttiva 33-05-27 "Aircraft Engine Emissions Charges in Switzerland", entrata in vigore il 1° giugno 2009. A completamento del suddetto modello CEAC la direttiva prende in considerazione anche piccoli velivoli a motore ed elicotteri. In Svizzera questo nuovo modello fiscale è in vigore dal 1° aprile 2010.