

Il rischio è che l'Italia perda competitività e i player investano altrove

IL TREND SECONDO IBAR

+222
Per cento

Questo l'aumento della pressione fiscale sul trasporto aereo negli ultimi 15 anni

-3,4
Per cento

Negli ultimi 15 anni le tariffe hanno visto una costante contrazione

42,2
Per cento

Sul segmento nazionale, il peso fiscale arriva vicino alla metà del prezzo versato dai pax

I DATI IATA

2.300
Posti lavoro

Con l'aumento delle addizionali, in un anno l'Italia perderebbe migliaia di posti lavoro

755mila
Passeggeri

Questo, secondo Iata, l'impatto sul volume che si avrebbe annualmente

146 mln
Euro

In termini di Pil, le addizionali più care genererebbero un calo importante



Calano i prezzi dei biglietti aerei, ma i clienti non se ne accorgono. Perché? Per le troppe tasse che pesano sul comparto. È un assunto molto semplice quello contro cui i vettori si stanno scagliando in quest'ultimo periodo, semplice ma con possibili effetti frenanti per l'intero comparto. A poche settimane dall'innalzamento in Italia delle addizionali aeroportuali deciso dal Governo a fine 2015 e messo in pratica a partire dal 1° gennaio di quest'anno, anche con effetto retroattivo, i vettori non ci stanno e decidono di alzare la voce.

"Le compagnie aeree fanno da bancomat alle varie amministrazioni, locali o centrali che siano - è l'attacco di Umberto Solimeno, presidente di Ibar, Italian Board Airline Representatives - e noi vettori siamo stanchi di sostenere queste cause che non ci appartengono". Anche perché "quest'ultimo aumento delle addizionali è finalizzato al finanziamento dell'Inps".

Parole molto dure quelle del presidente, che fanno eco all'allarme già lanciato alcune settimane fa da AirlinesEurope, la lobby europea che raduna easyJet, Ryanair, il Gruppo Lufthansa, Iag e Air France-Klm sotto un unico cappello.

Non è infatti la concorrenza tra competitor e non

Scenario

Le compagnie Ibar annunciano il ricorso in ogni sede legale per contrastare il fenomeno

Troppe tasse sui voli L'allarme dei vettori

Anche se le tariffe dei biglietti calano, la tassazione resta elevata

è neanche l'instabilità socio-politica di alcune aree del mondo il peggior nemico delle compagnie aeree. In Italia il più grande ostacolo allo sviluppo del settore del trasporto aereo sono le tasse. Qualcuno, sulla base di questa motivazione, ha già anche deciso di passare all'aut aut: Ryanair, infatti, nei giorni scorsi ha annunciato la chiusura di un cospicuo numero di voli sulla Penisola, contestualmente alla can-



L'appello. Luciano Nori (a sin.), segretario generale Ibar, e Umberto Solimeno (a destra), presidente Ibar, lanciano l'allarme sul tassazione del settore

cellazione dal proprio network di due basi, quella di Pescara e quella di Alghero, insieme all'abbandono delle operazioni su Crotone a partire dal prossimo ottobre. Una scelta che intimorisce l'Ibar, come spiega Solimeno: "Esiste una forte preoccupazione in seno alle compagnie major che rappresentiamo, perché soprattutto i player che operano il lungo raggio potrebbero un domani scegliere di spo-

stare gli investimenti dall'Italia a Paesi limitrofi con un minor peso fiscale - evidenzia -. Teniamo presente che tali compagnie long haul, nel valutare gli impegni da mettere in campo, non ragionano tanto per singolo Paese, ma per macroarea di riferimento. E l'elevata tassazione fiscale italiana potrebbe causare una netta perdita di competitività".

Stando all'analisi Ibar, che monitora su base tri-

mestrale l'andamento della biglietteria che in Italia transita dal circuito Iata, nel 2015 "il costo dei biglietti si è ridotto mediamente del 2,9 per cento rispetto al 2014, arrivando a un -4,3 per cento per i collegamenti europei" ripercorre Luciano Nori, segretario generale del board. Ma un tale abbassamento dei prezzi fa da contraltare a un costante aumento delle tasse, "che negli ultimi 15 anni ha visto un +222 per cento, a fronte di un calo delle tariffe che nello stesso periodo è stato pari al 3,4 per cento".

Sul fronte nazionale, evidenzia l'Ibar, il 42,2 per cento sul prezzo finale del biglietto è imputabile alle tasse, quota che scende al 25 per cento sul segmento internazionale e si "contiene" al 20 per cento per la biglietteria lungo raggio. "Noi ricorremmo in tutte le sedi contro questo fenomeno, anche all'Alta corte europea se necessario - ribadisce Solimeno -. Anche perché le nostre richieste vanno in due direzioni: anzitutto, di essere consultati prima che venga decisa l'applicazione di nuove tasse per il settore, cosa che sinora non è avvenuta; in secondo luogo, di calmierare l'imposizione fiscale, affinché il comparto possa esprimersi al meglio".

Rita Pucci

Il prezzo dell'imposizione fiscale

Incassa la secca bocciatura da parte della Iata la nuova tassa sul trasporto aereo che ha preso il via dallo scorso 1° gennaio in Italia. L'aumento delle addizionali aeroportuali, pari a 2,5 euro a pax che porta sostanzialmente un carico fiscale di 10 euro se si vola da Roma e a 9 euro se si vola da altri scali della Penisola, non piace davvero a nessuno. "L'aumento della tassa porterà a una perdita di 2.300 posti di lavoro annui che verranno persi - si legge in una nota diffusa dall'associazione -. Nemmeno un euro di quelli riscossi viene reinvestito nel settore dell'aviazione" è la denuncia della Iata. L'aumento deciso dal Governo italiano "porterà a un calo di oltre 755mila passeggeri e un impatto sul Pil di 146 milioni di euro l'anno". Invece di aumentare il carico fiscale, è il suggerimento della Iata, l'Italia dovrebbe pensare ad attuare "politiche che incoraggino i collegamenti aerei - dice Rafael Schwartzman, regional vicepresident Europe di Iata -, puntando a

una completa revisione dell'imposta, per arrivare alla sua rimozione". Anche sul fronte distribuzione, l'aumento dell'imposizione fiscale a carico dei vettori viene visto come un ostacolo: "La rete distributiva agenziale Iata - spiega il presidente Flavet Lazio, Ernesto Mazzi - è coinvolta in uguale misura, senza ricavarne alcunché se non ulteriori oneri finanziari, nell'incassare tasse e diritti aeroportuali, reali e presunti, che ormai in molti casi rappresentano la parte maggiore di quanto riscosso dal cliente". Mazzi lancia un appello all'unità, richiamando attorno a un tavolo tutti gli attori della filiera "perché - spiega - la decisione unilaterale di alcune alleanze di compagnie aeree di ridurre i già ridotti livelli commissionari riporta d'attualità l'equa remunerazione per tutte le funzioni svolte dalle agenzie Iata, che evidentemente non si limitano solo all'incasso delle tasse aeroportuali".



Rafael Schwartzman



Ernesto Mazzi

Prospettive

Le major potrebbero valutare di disinvestire sull'Italia a favore dei competitor