

Con gli aumenti che i nuovi accordi di programma consentono ai gestori

Ancora più tasse per volare

Gli adv le incassano gratis, e in Europa qualcuno le ha anche tagliate

In autunno viaggiare in aereo costerà di più, quando si concluderà la partita che da qualche mese si gioca tra il Governo e l'Enac, ente nazionale dell'aviazione civile, per l'aumento delle tariffe negli scali italiani. Obiettivo: remunerare gli investimenti previsti nei prossimi anni nei diversi aeroporti.

Perfino più care del biglietto

Naturalmente le tariffe per i servizi che gli aeroporti addebitano ai vettori entrano nel conto delle tasse aeroportuali, che gli agenti di viaggi incassano e versano senza alcuna remunerazione, vendendo voli commissionati all'1%. Faticando per non perdere clienti, spiegando ai passeggeri increduli come mai le tasse costano più del volo: su un Milano - Francoforte - New York 324,30 euro di tasse, per 289 di tariffa; o su un Milano-Sydney con tre tratte domestiche in Australia 700 euro di tasse, che per di più variano apparentemente fuori controllo, anche tra prenotazione e conferma del volo. Così tra gli operatori qualcuno insinua che i vettori utilizzino anche le tasse per alzarsi le tariffe, visto che con gli aeroporti si negozia una volta l'anno. Ma almeno ora la pubblicità ingannevole delle compagnie - quella giocata sulla tariffa base netta di tasse, e non sul prezzo finito - è perseguita da norme europee in difesa del consumo.

Ferme allo stesso livello da alcuni anni, le tariffe aeroportuali italiane sono intanto al centro di una ridefinizione che, per gli aeroporti più grandi (oltre 5 milioni di passeggeri l'anno, come Fiumicino, Malpensa e Linate, ma pure Bergamo e Ciampino), è subordinata alla firma di un contratto di programma tra Stato e società di gestione.

Non siamo i più economici

Ma le tariffe in vigore nei nostri aeroporti sono davvero le più economiche d'Europa - perfino meno della metà degli altri - come sostengono le società di gestione? Quel che è certo è che da noi il costo del servizio aeroportuale supera già abbondantemente il 20% del costo del biglietto, e la distanza con il resto dell'Unione Europea non è così marcata come si vuol far credere.

A dare retta ad *Assaeroporti*, l'associazione di Confindustria dei vettori e degli operatori del trasporto aereo, Malpensa è al decimo posto nella classifica europea degli scali più costosi e Fiumicino è al sedicesimo. Non solo: il singolo movimento (arrivo, permanenza a terra e ripartenza) per un B737 o un A320, i più diffusi nel breve/medio raggio, costa 1.678 euro a Madrid e a Barcellona, contro 3.350 euro a Malpensa e 2.847 a Fiumicino; a Londra Heath-

row la tariffa sale a 4.819 euro, a Parigi a 3.963, ma a Stoccolma scende a 2.909 euro. E per le macchine del lungo raggio - B767 o Airbus 330 - il singolo movimento ad Atene costa 4.607 euro, a Berlino 5.066, a Madrid 3.040, a Fiumicino 4.480 e a Malpensa 5.183 euro.

E ora nelle trattative con Enac e Palazzo Chigi per i contratti di programma i gestori battono cassa, anche a costo di scontentare le compagnie aeree, che negli aeroporti italiani si vedranno aumentare i costi.

Gli aumenti a Malpensa e Fiumicino

Tra gli aeroporti più interessati al rialzo delle tariffe ci sono Malpensa e Fiumicino, entrambi alle prese con progetti ambiziosi. Entro il 2020 Sea investirà un miliardo di euro solo su Malpensa (anche per la terza pista), e anche per questo si prepara a quotarsi in borsa. Per ora il piano industriale della società guidata da Giuseppe Bonomi, base del contratto di programma, conta su un au-



mento dei ricavi del 40% nel 2015, per aumento del traffico e rincari tariffari (validi per i prossimi 10 anni).

Così il ricavo medio per passeggero tra Linate e Malpensa passerà da 22,66 a 26,12 euro nel primo anno, a 28,33 al quinto anno, più 22% circa. L'impatto però sarà più forte sui passeggeri, ai quali il nuovo contratto passa alcune voci prima a carico della compagnia. «Gli aumenti servono allo sviluppo, ma resteremo al di sotto della media europea - ha detto al Sole24Ore Giulio De Metrio, cfo di Sea - Il nostro piano del resto ha per presupposto una condivisione dei rischi con i vettori».

Pronta replica da Vincenzo Zangrilli, responsabile acquisti Europa di Easy Jet: «È vero che le nuove tariffe riducono gli oneri del vettore, ma sono progressivamente penalizzanti per le compagnie che hanno maggiore riempimento degli aerei e prezzi più bassi». Non troppo diverso il caso di Fiumicino, dove il contratto di programma con Adr sembra in dirittura d'arrivo, così come per la Save di Venezia. A Roma in particolare l'Enac ha proposto un aumento fra 7 e 8 euro a passeggero, per finanziare 1,2 miliardi di investimenti tra 2011 e 2015.

Cosa accade altrove

L'Irlanda da marzo scorso per sostenere il turismo applica tariffe aeroportuali di soli 3 euro a passeggero, e la Grecia per tutto il 2011 ha perfino cancellato le tasse negli aeroporti di pertinenza statale (non quello di Atene, controllato al 40% da un gruppo tedesco), mentre in Spagna le tasse non si pagano in molti aeroporti a vocazione turistica, per ora.

Ma nel resto d'Europa la musica ricorda l'Italia. In Germania con l'Aviation Tax Act il governo chiede da gennaio 2011 una tassa turistica, per contrastare l'inquinamento da trasporto aereo. E malgrado le proteste della Iata gli aumenti variano tra 8 euro a tratta sul corto raggio a 45 sul lungo raggio. Non solo: la tassazione è differenziata per gli aeromobili anche in partenza in

base a rumore e consumo energetico. Lo stesso in Gran Bretagna, che da novembre 2010 chiede una tassa per finanziare il taglio di emissioni CO2: 1 sterlina di aumento sul corto raggio, da 5 a 10 sterline sul medio raggio, 15 per le tratte lungo raggio. In Francia il governo ha imposto alle compagnie un rincaro di 1,5 euro per passeggero, che per gli Aeroporti di Parigi si traduce in un aumento da 10 a 11,50 euro. E negli Usa Delta Airlines ha dichiarato che almeno il 20% del prezzo del biglietto si deve a tasse imposte dallo stato, aumentate del 70% dagli anni '70 a oggi.

I fronti contrapposti

Per l'Enac i principi che passano con i nuovi contratti di programma assicurano le risorse per lo sviluppo infrastrutturale degli scali. Plaude anche Assaeroporti, che intanto grida all'emergenza per l'articolo 23 della manovra economica, che nega ai gestori la deducibilità dei costi per le infrastrutture.

Ma si oppone a ogni possibile ritocco tariffario l'IBAR, che associa 82 vettori attivi in Italia, e il clima è pesante nel turismo, dove l'aumento delle tasse aeroportuali suscita rabbia e scontento. Protestano da tempo Fiavet, Assotrail e Assoviaggi, per il ruolo di *esattori* delle tasse addossato agli agenti di viaggi senza alcun riconoscimento economico.

Insiste **Andrea Giannetti**, presidente di Assotrail: «Non si capisce perché gli agenti debbano continuare a riscuotere i diritti aeroportuali mentre intermediano l'87% della biglietteria aerea. I vettori non pagano più commissioni remunerative, né ci pagano i gestori. E ora si lascia mano libera ai rincari, ancora una volta addossati ai passeggeri. Ai vettori fa comodo che le agenzie siano così vicine ai loro clienti, i quali però percepiscono molto male certi salassi».

Concorda **Cinzia Renzi**, presidente della Fiavet: «Ormai su un pacchetto da 500 euro almeno 200 sono oneri come quote di iscrizione, diritti aeroportuali, adeguamenti carburante ed altre gabelle. Quanto alle tasse aeroportuali c'è l'aggravante dello stato indecoroso del sistema. Fiumicino è l'unico aeroporto al mondo dove dopo un certo orario non ci sono più bar e punti-ristoro aperti, dove il passeggero all'arrivo è in balia di pseudo-tassisti. Se gli aumenti serviranno davvero a dare ai nostri aeroporti gli standard internazionali sarebbero accettabili. Ma finora non è stato così, e lo sa benissimo anche il nostro cliente-passeggero».

Andrea Lovelock - Giorgio Maggi

IL DIZIONARIO DELLE TASSE

La composizione delle tasse resta spesso incomprensibile per un normale passeggero, al quale va ricordato che includono i costi della ossessiva security scattata dopo il 2001, oltre che quasi sempre anche un balzello per i Comuni, uno per controllare i bagagli, e naturalmente uno per passare sotto i metal detector.

Tra l'altro all'interno del *pacchetto tasse* vanno distinte quelle fisse da quelle variabili: in base all'aeroporto di arrivo o partenza, al tipo di volo (domestico o intraeuropeo), al vettore con cui si viaggia. Ecco le sigle da GDS per le voci essenziali:

- EX, controllo e sicurezza bagagli, secondo aeroporto di partenza
- FN, tassa sulla tassa, serve a calcolare l'Iva sulle tasse di cui è già gravato il biglietto aereo
- FR, tassa per l'Aviazione Civile, va allo Stato per pianificazione del territorio e amministrazione dell'Aviazione Civile
- HB, tassa comunale addizionale per i comuni che ospitano un aeroporto
- IT, tradizionale tassa d'imbarco
- YQ, il sovrapprezzo direttamente incassato dalle compagnie per security, sovrapprezzo carburante, assicurazione
- MJ/PSC, tassa per i servizi al passeggero
- QW, a favore degli scali aeroportuali per coprire le spese di utilizzo dell'aeroporto stesso da parte del passeggero
- XT, tassa di sicurezza e di difesa dell'ambiente, va allo Stato, anche per la sua quota nei controlli di sicurezza
- VT, tassa per l'utilizzo dei metal-detector, introdotta dopo l'11 settembre

E in caso di rinuncia da parte del passeggero con tariffa non rimborsabile le altre tasse vengono comunque restituite, le YQ quasi mai.