

Aeroporto di Salerno tesoretto per cancellare la tassa d'imbarco

ORA LE AZIENDE SPENDONO MILLE EURO PER OGNI VOLO IN PARTENZA: POSSONO CONQUISTARE PIÙ MARGINE SUI PREZZI

LO SCENARIO

Gianni Molinari

Dallo scorso primo gennaio negli aeroporti minori dell'Emilia Romagna, Forlì, Parma e Rimini, non si paga più la tassa d'imbarco di 6,50 euro per ogni passeggero imbarcato sui voli in partenza: la richiesta della Regione Emilia Romagna (che si è accollata l'onere che sarebbe pari a circa due milioni di euro) è stata accolta nella legge di Bilancio 2026. «Siamo convinti che questa manovra permetterà alle compagnie aeree di aumentare le rotte lungo tutta la regione e di completare così il nuovo assetto aeroportuale che abbiamo disegnato non solo per offrire servizi migliori ai passeggeri internazionali, ma anche per gli emiliano-romagnoli e il turismo interno. Ora la strategia complessiva per la valorizzazione e la sostenibilità di tutti e quattro gli scali, operativa da gennaio, può far crescere in maniera strategica armonica e sostenibile tutta l'Emilia-Romagna» ha detto il governatore Michele de Pascale. La mossa dell'Emilia Romagna è un tentativo di animare tre aeroporti moribondi: Parma al momento non ha voli (alcuni solo in estate), Rimini, fa circa 70mila passeggeri al mese in estate, e poi flette a meno di 7mila nei mesi non turistici (in tutto gennaio ha 10 stagionali) e Forlì ne ha uno (4 volte alla settimana) per Palermo e uno (ma solo 2 volte a gennaio per Tblisi). L'obiettivo del taglio della tassa d'imbarco è evidente: attirare low cost che hanno prezzi uguali ovunque e che, dove c'è la tassa d'imbarco, la sottraggono dai loro guadagni (anche se - ma questa è una ipotesi non sorretta dal conforto dei segretissimi dati sui blocchi di prezzo - si può immaginare che in vendita finiscono i posti degli scaglioni più alti).

LA GIOIA DI RYANAIR

Decisione ovviamente è stata salutata con enfasi da Ryanair che è la compagnia con il maggior numero di passeggeri in Italia e che contro la tassa d'imbarco conduce da anni una vera e propria crociata penalizzando gli aeroporti dove sono obbligati a pagarla e favorendo quelli che l'hanno abolita (o meglio la pagano le regioni). «Invitiamo il Governo nazionale e tutte le altre regioni italiane - ha proclamato il Chief Commercial Officer di Ryanair, Jason McGuinness - ad abolire questa tassa regressiva, che grava ingiustamente su tutti i passeggeri. Ciò consentirà a Ryanair di realizzare il proprio piano di investimenti trasformativo per l'Italia nei prossimi anni, che ci permetterà di far crescere il traffico fino a 80 milioni di passeggeri all'anno e di basare ulteriori 40 aeromobili in Italia (investimento da 4 miliardi di dollari)». La tassa d'imbarco - tra

malumori vari - è pagata dalle Regioni per gli aeroporti di Trieste, Pescara, Lamezia Terme, Crotone, Reggio Calabria, Comiso e Trapani: in totale ha interessato, nei primi 11 mesi dell'anno 6,6 milioni di passeggeri e vale oltre 20 milioni di euro.

IPOTESI SALERNO

E Salerno? Si potrebbe ipotizzare un intervento che possa rimuovere questa tassa? Tecnicamente è possibile e ci sarebbero anche le risorse. Anzitutto i passeggeri nel 2025 sono stati 380.437, la tassa di applica solo alle partenze (e in misura diversa ai voli privati), quindi, ha generato più o meno un flusso di 1,2 milioni di euro da suddividersi tra i comuni di Bellizzi e Pontecagnano (nel cui territorio è l'aeroporto) e l'Inps (perché la tassa d'imbarco in parte finisce proprio in quel calderone indistinto). Dalla fusione della società di gestione dello scalo di Salerno nella Gesac (l'attuale gestore dei due aeroporti campani) il consorzio di Salerno (che controllava la società di gestione salernitana e di cui la Regione Campania possiede quasi il 90% ed è ora in liquidazione) ha avuto in eredità il 5% della stessa Gesac: con l'eccezione dei due anni del Covid, alla Regione sono andati complessivamente utili per circa sette milioni di euro. Questo sarebbe il tesoretto da utilizzare (anche per gli utili futuri che sono ovviamente generati al momento solo da Capodichino). La Regione - che è stata assente finora in questi due anni nelle politiche di promozione dello scalo - potrebbe fare la proposta e aprire la trattativa. E, così come è avvenuto per l'Emilia Romagna, il provvedimento da inserire in una legge dello stato per permettere alla Regione di pagare, potrebbe godere anche del sostegno bipartisan Camere considerate tutte le dichiarazioni e i post sui social di interesse e sostegno verso lo sviluppo dello scalo. Questo - oltre al necessario irrobustimento del programma dei voli che tocca a Gesac - sarebbe un segno in direzione soprattutto di quelle compagnie low cost che hanno modelli di business che si mantengono con riempimento oltre il 90% e che ora pagano per ogni volo in partenza da Salerno circa mille euro.