



ADDIZIONALE COMUNALE SUI DIRITTI DI IMBARCO DEI PASSEGGERI AEREI: UNA BABELE FISCALE

Cos'è l'addizionale comunale sui diritti d'imbarco dei passeggeri aerei?

L'addizionale comunale sui diritti d'imbarco è una tassa che grava sui passeggeri in partenza dagli aeroporti italiani. Inclusa nel costo del biglietto aereo, viene incassata dalla compagnia aerea, corrisposta al gestore aeroportuale e da quest'ultimo riversata:

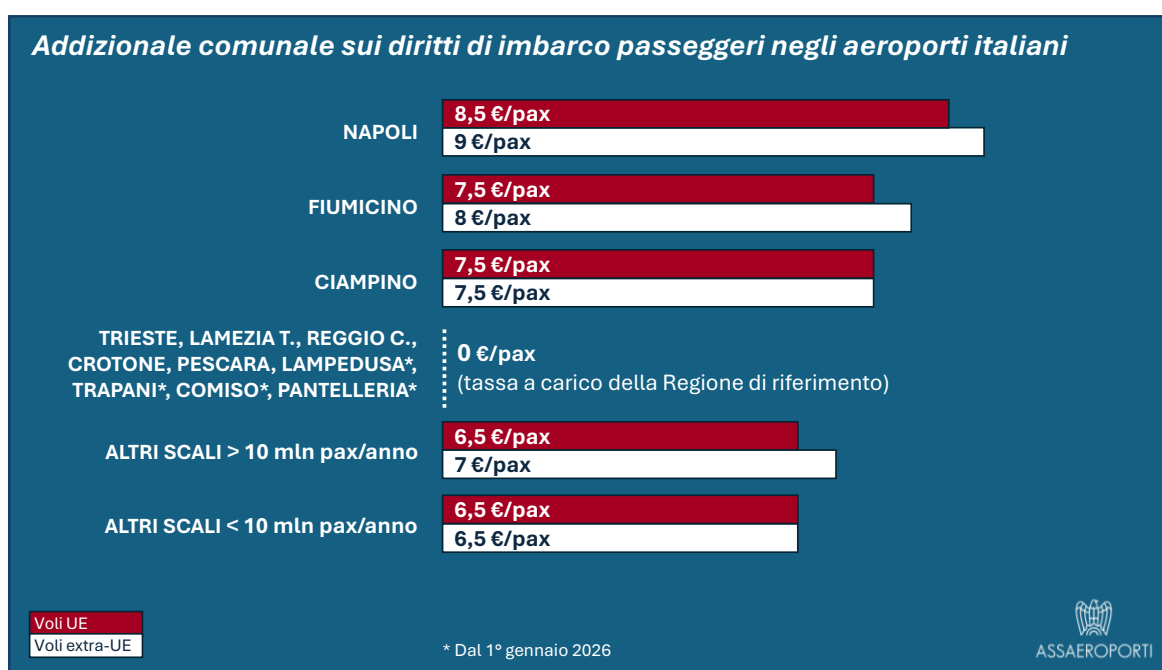
- nella misura di 5 euro all'INPS, che a sua volta ne destina 1,5 euro al Fondo di solidarietà per il settore del trasporto aereo e del sistema aeroportuale (FTA) e 3,5 euro al sostegno delle gestioni previdenziali dell'Istituto stesso;
- per un importo di 1 euro al Bilancio dello Stato, per la successiva riassegnazione ai soggetti beneficiari (ENAV per 30 milioni di euro annui; la restante parte è destinata alla prevenzione e contrasto della criminalità e al potenziamento della sicurezza nelle strutture aeroportuali e nelle principali stazioni ferroviarie e, in minima parte, ai Comuni aeroportuali);
- nella misura di 0,5 euro all'Erario, per compensare il costo a carico dello Stato del servizio antincendi negli aeroporti;
- ove applicabile, per un importo compreso tra 0,5 e 2,5 euro, ai Comuni aeroportuali in cui è situato lo scalo.

Ogni forma di tassazione il cui gettito è destinato a misure di carattere generale, prive di attinenza con il settore cui si applica l'imposta, ha un effetto depressivo sul mercato. Nel caso di specie, l'addizionale comunale, che grava sui soli passeggeri aerei, altera la concorrenza con altre modalità di trasporto e riduce la competitività del sistema aeroportuale italiano rispetto ai Paesi europei privi di *aviation tax*, con un impatto negativo sulla crescita della domanda e sui livelli di connettività.

A quanto ammonta?

Nel sistema aeroportuale nazionale esistono oggi sette diversi livelli di addizionale comunale, che variano da 6,5 a 9 euro in funzione dello scalo di partenza e, in alcuni casi, della destinazione del volo.

Si aggiungono poi gli aeroporti in cui la tassa a carico del passeggero è nulla, con conseguente trasferimento dell'onere in capo alla Regione in cui è situato lo scalo.



La differenziazione della tassa da scalo a scalo rappresenta un *unicum* nel panorama europeo, dove le *aviation tax*, quando previste, sono uniformi sul territorio nazionale e, al più, variano in base alla destinazione, lunghezza o tipologia del volo (es. Schengen vs. extra-Schengen, corto raggio vs. lungo raggio, *business* vs. *economy*).

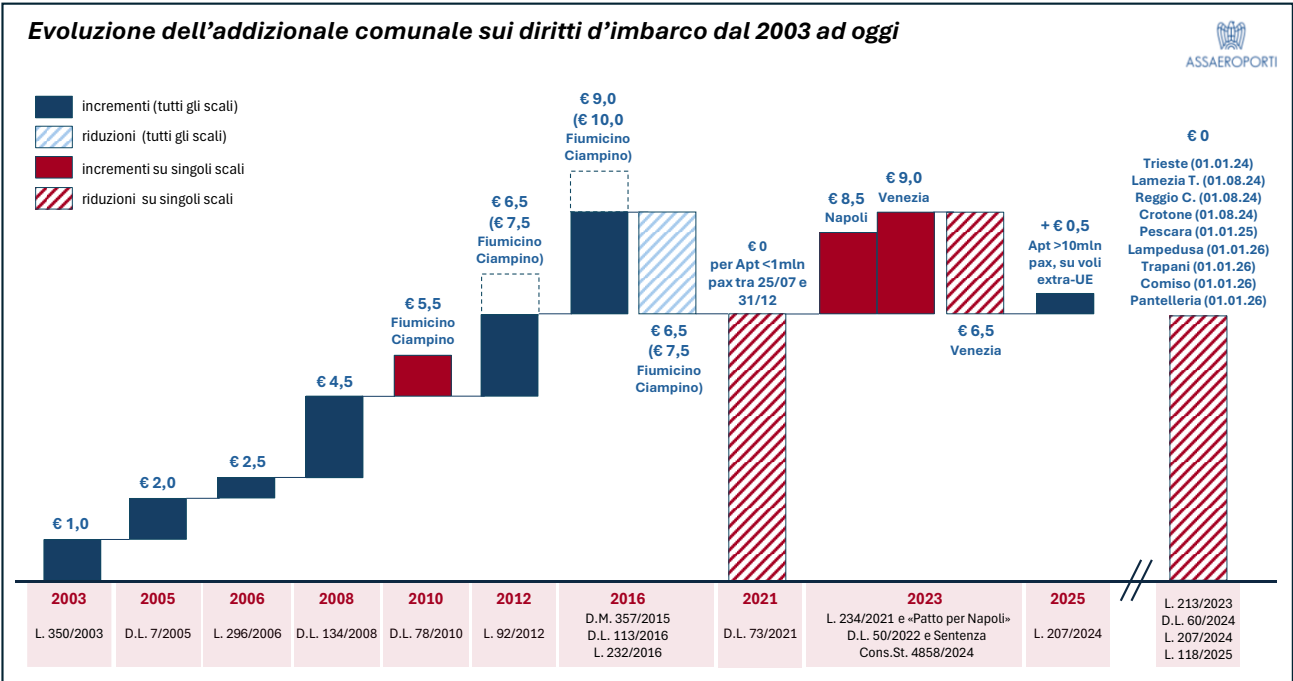
L’approccio che si è deciso di adottare in Italia, che riconosce ai singoli Enti territoriali (Regioni e/o Comuni) la facoltà di modulare l’addizionale comunale in aumento o diminuzione o addirittura di azzerarla, ha evidenti effetti distorsivi sulla concorrenza tra scali, soprattutto se limitrofi. L’entità della tassa, infatti, influisce sulle scelte operative e sulle strategie di investimento delle compagnie aeree.

Come si è evoluta nel tempo?

Istituita nel 2003 per un valore pari a 1 euro, l’addizionale comunale sui diritti d’imbarco passeggeri era originariamente destinata ai Comuni aeroportuali quale misura compensativa per la pressione acustica determinata dalle attività di volo.

Detto importo si è evoluto nel tempo con il susseguirsi di interventi normativi che hanno via via incrementato l’ammontare della tassa e ne hanno destinato il gettito a finalità differenti rispetto a quella iniziale, il più delle volte con scarsa attinenza al settore aeroportuale. Oggi, solo una minima parte degli introiti complessivi giunge nelle casse degli Enti territoriali originariamente beneficiari.

Negli ultimi anni si è inoltre assistito all’emanazione di provvedimenti contenenti disposizioni del tutto contraddittorie. La Legge di Bilancio 2024 (L. 213/2023), ad esempio, da un lato ha annullato l’addizionale comunale per lo scalo di Trieste (trasferendo l’onere in capo alla Regione Friuli-Venezia Giulia) e, dall’altro, ha riconosciuto ai Comuni in dissesto la facoltà di aumentarla fino a 3 euro. Più di recente, la Legge di Bilancio 2025 (L. 207/2024) ha abrogato la tassa nell’aeroporto di Pescara e, al contempo, ne ha aumentato l’importo di 0,5 euro per i passeggeri aventi destinazioni extra-UE in partenza dagli aeroporti con traffico superiore a 10 milioni di viaggiatori all’anno.



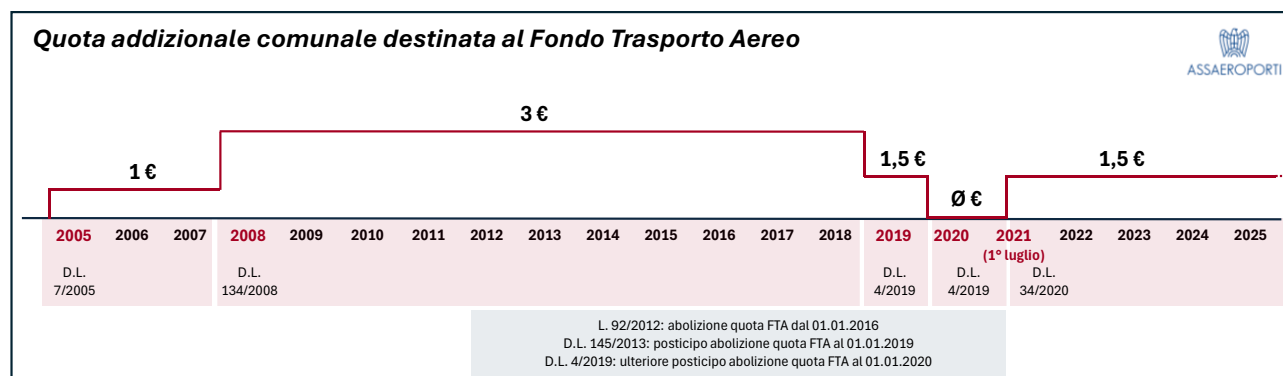
A partire dal 2003, anno di introduzione dell'addizionale comunale sui diritti d'imbarco, si è assistito ad un affastellamento di interventi normativi tra loro non coordinati, se non addirittura contraddittori, che hanno portato all'adozione di disposizioni poco chiare, non organiche e selettive, che si caratterizzano per una sostanziale distanza dall'obiettivo originario.

A cosa viene destinato il gettito della tassa?

Allo stato attuale la parte più consistente dell'addizionale comunale, quantificabile in quasi 5 euro (che sfiora i 7 euro negli scali ove la tassa è stata ulteriormente incrementata), è destinata a misure del tutto estranee al comparto, come il sostegno alla previdenza sociale, la prevenzione e il contrasto alla criminalità e il potenziamento della sicurezza.

Ne consegue che solo una minima parte dell'imposta, stimata in meno di 2 euro, è destinata a finanziare attività o interventi inerenti al settore aereo. Nello specifico, per ciascun passeggero in partenza, alle casse dei Comuni aeroportuali giungono circa 0,07 euro¹, in quelle di ENAV circa 0,3 euro, mentre 1,5 euro sono destinati al FTA, strumento rivelatosi essenziale per la tutela dei livelli occupazionali del comparto durante la crisi scaturita dal Covid-19.

Tale Fondo, che in passato era tra i principali beneficiari del gettito dell'addizionale comunale, ha visto nel tempo ridursi le entrate derivanti dalla tassa, vedendosele addirittura azzerare proprio nel periodo più critico dell'emergenza pandemica.



Se si considera l'incremento applicato ai voli extra-UE in partenza dagli aeroporti con traffico superiore a 10 milioni, l'importo a beneficio del settore raggiunge circa 2,5 euro, considerato che gli ulteriori 0,5 euro sono destinati a opere di urbanizzazione e infrastrutture stradali nei Comuni aeroportuali di riferimento².

Nel corso degli anni l'addizionale comunale sui diritti d'imbarco si è progressivamente trasformata da tributo di scopo a tributo "puro". Oggi, infatti, il gettito della tassa, anziché essere destinato a strumenti pertinenti al trasporto aereo, va in larga parte a finanziare misure che, per loro natura, dovrebbero gravare sulla fiscalità generale.

¹ Importo stimato secondo i dati elaborati dall'Associazione Nazionale Comuni Aeroportuali Italiani (ANCAI).

² Sebbene l'incremento sia efficace dal 1° aprile 2025, alla data di stesura del presente documento (dicembre 2025) il decreto attuativo non è ancora stato emanato; pertanto, l'importo viene riscosso dal passeggero e accantonato dai gestori aeroportuali in attesa di conoscere i soggetti beneficiari e le modalità di versamento.

Qual è la nostra proposta?

L'addizionale comunale sui diritti d'imbarco dei passeggeri – nata nel 2003 come tributo di scopo a favore dei Comuni aeroportuali – è divenuta nel corso degli anni un tributo generale a carico dei viaggiatori aerei caratterizzato da:

- scarsa chiarezza e contraddittorietà delle norme;
- assenza di trasparenza in termini di destinazione del gettito;
- poca efficacia nell'impiego delle risorse;
- effetti discriminatori e distorsivi della concorrenza.

Si rende pertanto necessaria e non più procrastinabile una rivalutazione complessiva dell'assetto normativo che disciplina la materia.

Si propone un **percorso di progressiva riduzione dell'addizionale comunale su tutti gli scali italiani**, da attuarsi nell'arco temporale di 5 anni, con il **mantenimento a regime delle sole quote di 1,5 euro e 1 euro** destinate, rispettivamente, al FTA e ai Comuni aeroportuali.

La riduzione dell'addizionale comunale a carico dei passeggeri favorirebbe l'incremento della connettività aerea, stimolando la crescita del mercato e contribuendo a rendere più competitivo e attrattivo il sistema aeroportuale nazionale. Al tempo stesso, attuandosi su tutti gli scali, escluderebbe potenziali effetti distorsivi della concorrenza tra aeroporti.

Il mantenimento a regime delle quote dell'addizionale comunale destinate al FTA e ai Comuni aeroportuali, inoltre, contribuirebbe a stabilizzare il comparto, continuando a garantire un'adeguata tutela ai lavoratori del settore, nonché ad assicurare congrue risorse alle Amministrazioni locali direttamente interessate dalla presenza e dallo sviluppo degli scali aeroportuali. In tal modo, al termine del quinquennio, il gettito dell'imposta verrebbe destinato interamente al settore, coerentemente con le finalità originarie della norma.

In ultima analisi, va rilevato come una riduzione della tassa non implicherebbe necessariamente una perdita di gettito per lo Stato. Difatti, i benefici attesi da una rimodulazione dell'addizionale comunale in termini di maggiore connettività, crescita occupazionale, incremento dei flussi turistici e aumento dei consumi, determinerebbero un gettito fiscale aggiuntivo che compenserebbe i minori introiti diretti derivanti dalla tassa.