

## Un'addizionale che toglie *L'addizionale comunale d'imbarco dei passeggeri aerei e l'impatto sull'economia italiana*

### **Executive Summary**

La rilevanza del trasporto aereo per l'economia italiana è diventata negli anni sempre più strategica e fondamentale. Pertanto, qualsiasi variazione dei costi, spesso dovuta a fattori endogeni, si ripercuote non solo sui passeggeri, ma anche sull'economia del paese. In questo senso, la tassa pagata dai passeggeri in partenza da tutti gli aeroporti italiani, la c.d. addizionale comunale per i diritti di imbarco è una tassazione con impatti negativi per i passeggeri e per l'economia in generale. Eliminare questa tassa, che prevede un gettito che in buona parte è destinato all'INPS e quindi assegnato al finanziamento di fondi non legati al trasporto aereo (e solo in minima parte ai Comuni), avrebbe un impatto positivo sul trasporto aereo, quindi sulla connettività, e sull'economia dell'intero paese. In sintesi:

- Nel 2030, se l'addizionale comunale venisse eliminata, si potrebbero avere fino a **9 milioni di passeggeri in più** rispetto a uno scenario che vede la tassa ancora in vigore.
- Questi 9 milioni di passeggeri garantirebbero una crescita del **prodotto interno lordo pari a 4,2 miliardi di euro** e la **creazione di oltre 65 mila nuovi posti di lavoro**.

Infine, l'aumento di PIL porterebbe anche un **gettito aggiuntivo di oltre un miliardo** di euro per lo Stato

## Un'addizionale che toglie

Il settore turistico riveste un ruolo centrale per l'economia italiana. Nel complesso, secondo i dati Istat, il turismo incide per quasi il 6 per cento direttamente e quasi il 13 per cento se consideriamo anche l'economia turistica allargata. In tal senso, l'aviazione è un settore strategico per lo sviluppo della connettività a favore delle destinazioni italiane e ovviamente per lo sviluppo dell'economia turistica, laddove la competitività si gioca ormai su scala europea, se non globale. In questo contesto, l'introduzione di tassazioni aggiuntive è il tipico esempio di una scelta che ha un impatto negativo non solo sul settore aereo, ma anche su tutta l'economia italiana.

In Italia, negli ultimi 20 anni, è stata introdotta, e nel corso degli anni aumentata, un'addizionale comunale per i diritti di imbarco dei passeggeri. Infatti, con l'articolo 2 comma 11 legge 24 dicembre 2003 n. 350 e successive modificazioni, si è introdotta questa nuova tassazione dal primo di gennaio del 2004. Inizialmente l'addizionale era pari ad un euro per passeggero ma nel corso degli anni è stata incrementata fino ad arrivare, in alcuni casi, a 9 euro per passeggero. Lo studio ha quindi l'obiettivo di analizzare l'impatto della tassazione non solo sul settore aereo e turistico, ma in generale evidenziare gli effetti negativi che la tassa provoca sull'occupazione e sul gettito fiscale.

Prima di presentare l'analisi è utile qui richiamare quanto evidenziato dall'ENAC: *“Uno degli strumenti mediante il quale diffondere e incrementare l'utilizzo del trasporto aereo, e conseguentemente il suo sviluppo, è senza dubbio riferibile alla leva del prezzo, ossia a una politica di contenimento delle tariffe tale da consentire a un numero sempre crescente di persone di viaggiare puntando sul connubio velocità/convenienza, caratteristica intrinseca del trasporto aereo”<sup>1</sup>.*

Come ricordato, negli ultimi 20 anni dall'iniziale euro si è arrivati fino a 6,5 euro per tutti gli aeroporti, con l'eccezione di Venezia, ove il Comune ha deciso, grazie a norme a favore dei Comuni in dissesto economico, di aumentare la tassazione addirittura a 9 euro per passeggero, mentre Napoli l'ha aumentata a 8,5 euro<sup>2</sup>. C'è da sottolineare che, pur essendo un'addizionale comunale, il gettito per i Comuni è irrisorio, perché tale tassazione non raggiunge lo scopo preposto (ovvero riconoscere ai Comuni che ospitano il sedime aeroportuale un'indennità, anche se tali Comuni già beneficiano di maggiori opportunità occupazionali ed economiche, nonché di connettività, proprio grazie all'esistenza degli aeroporti), ma serve a coprire altre spese dello Stato. L'addizionale è ripartita ad enti differenti e solo in piccola parte viene reinvestita nel trasporto aereo. Di 6,5 euro, 5 sono destinati all'INPS ma solo una parte finisce al cosiddetto “fondo trasporto volo”,

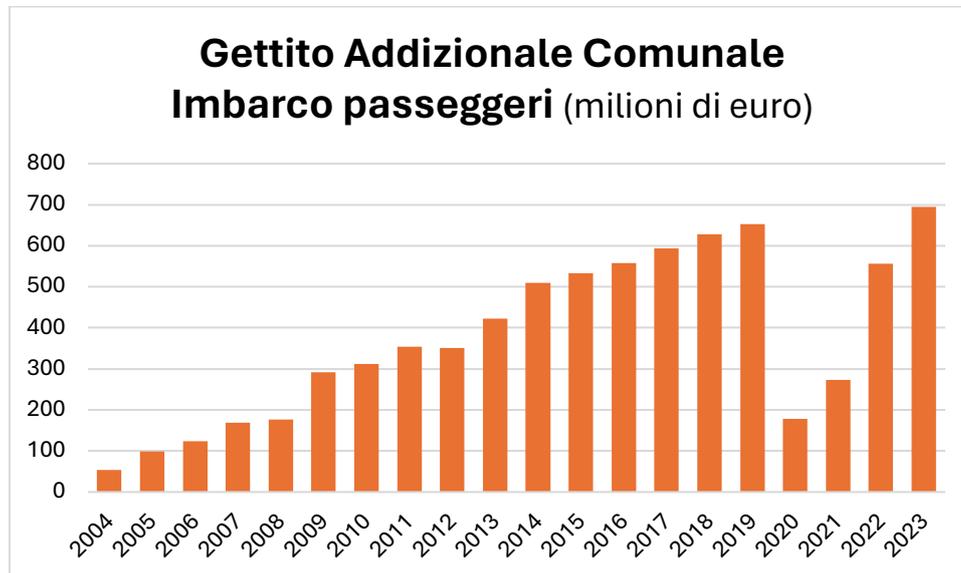
---

<sup>1</sup> Enac, Dossier economico 2012

<sup>2</sup> Deliberazione del Consiglio Comunale n. 90 del 28 dicembre 2022, avente ad oggetto: “Istituzione, a decorrere dal 2023, di un'addizionale comunale sui diritti d'imbarco di € 2,00 per passeggero per i voli in partenza dall'Aeroporto di Napoli Capodichino, ai sensi di quanto stabilito dall'articolo 1 comma 572 lettera a) della L.234/2021 e dell'Accordo per il Ripiano del Disavanzo e per il Rilancio degli Investimenti stipulato il 29 marzo 2022 tra Governo e Comune di Napoli.

ovvero al Fondo di solidarietà per il settore del trasporto aereo e del sistema aeroportuale<sup>3</sup>, per un importo pari a 1,5 euro per passeggero. Questo fondo è interessante dato che nel settore aereo vi è in questo momento un problema opposto, vale a dire che è difficile trovare personale. La maggior parte degli introiti che sono diretti all'INPS, 3,5 euro a passeggero, sono invece destinati alla "Gestione degli interventi assistenziali e di sostegno alle gestioni previdenziali" (GIAS), a favore di alcune specifiche gestioni pensionistiche e che nulla hanno a che vedere con i passeggeri aerei. Cinquanta centesimi di euro sono invece destinati al servizio antincendio negli aeroporti<sup>4</sup>, mentre un euro viene ripartito da ENAV per i costi sostenuti per garantire la sicurezza ai propri impianti (30 milioni di euro) e al "comparto sicurezza", finalizzato alla implementazione di misure di prevenzione e contrasto della criminalità, nonché al potenziamento della sicurezza negli aeroporti e nelle stazioni ferroviarie. Una frazione minima degli importi complessivi è destinata poi ai Comuni, ad eccezione dei casi di Roma, Venezia e Napoli, i quali hanno concordato i piani di rientro dal debito con il governo nazionale. Tale tassazione ha un effetto spiazzante sul trasporto aereo perché ne pregiudica la crescita.

*Ma quale è stato l'andamento di questa tassazione in termine di gettito?* Se nel primo anno di attuazione, il 2004, l'addizionale comunale generava circa 50 milioni di euro, nel corso degli ultimi anni il gettito è ormai stabilmente sopra i 600 milioni di euro, dovuto al combinato disposto di un aumento del numero di passeggeri e dall'aumento dell'importo unitario.

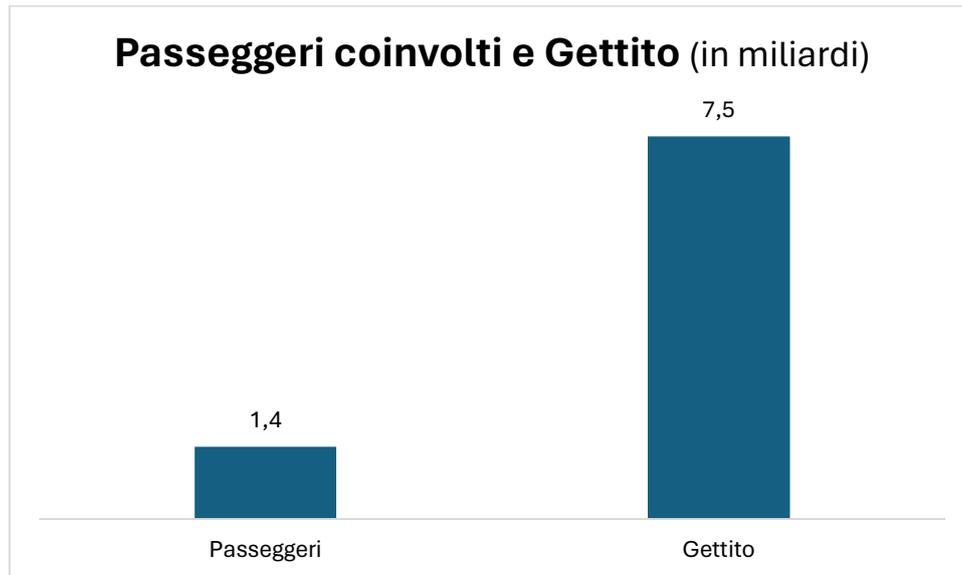


<sup>3</sup> Il Fondo di solidarietà per il settore del trasporto aereo e del sistema aeroportuale è stato istituito con il decreto interministeriale 7 aprile 2016, n. 95269 (pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 118 del 21 maggio 2016). Con questo intervento normativo, in attuazione dell'art. 40, comma 9, decreto legislativo 14 settembre 2015, n. 148, la disciplina del previgente Fondo speciale per il sostegno del reddito e dell'occupazione e della riconversione e riqualificazione professionale del personale del settore del trasporto aereo è stata adeguata, a decorrere dal 1° gennaio 2016, alle disposizioni del decreto legislativo 148/2015.

<sup>4</sup> Si potrebbe piuttosto pensare che queste diventino delle tasse per i servizi aeroportuali ed in particolare per i servizi antincendio.

Fonte: Dossier Enac e stime TRA consulting

La liberalizzazione del trasporto aereo ha consentito la democratizzazione del settore e la sua crescita esponenziale, grazie anche alla sempre maggiore efficienza da parte degli operatori nel settore *aviation*. Ovviamente questo ha influito anche sul prezzo medio del biglietto aereo<sup>5</sup>, che proprio grazie alla liberalizzazione, ha visto un andamento discendente con l'arrivo di molti operatori low fare. Un dato da tenere in considerazione sull'impatto dell'addizionale è relativo al numero di passeggeri che l'hanno fin qui pagata e quale gettito è arrivato allo Stato e ai Comuni.



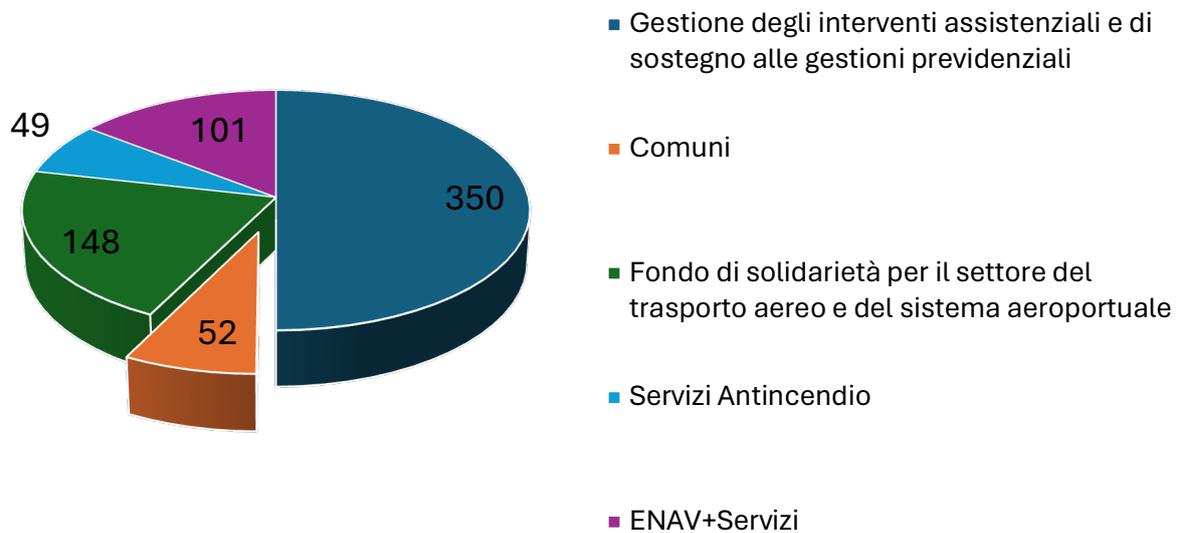
Fonte: Dossier Enac e stime TRA consulting

Si evidenzia che quasi 1,4 miliardi di passeggeri hanno pagato questa tassa e che il gettito complessivo è ormai pari a 7,5 miliardi di euro. Una cifra enorme che impatta sul settore aereo e sul settore turistico italiano. In particolare, è possibile evidenziare come il GIAS riceva circa 350 milioni di euro all'anno, mentre i servizi antincendio quasi 50 milioni di euro.

---

<sup>5</sup> Ad eccezione dell'ultimo biennio dove il caro jet fuel e altre restrizioni dell'offerta hanno portato ad un aumento rispetto al pre-Covid19.

## Stima Ripartizione Addizionale nel 2023 (mln di Euro)



Fonte: TRA consulting su dati aeroportuali e stima dati addizionale media

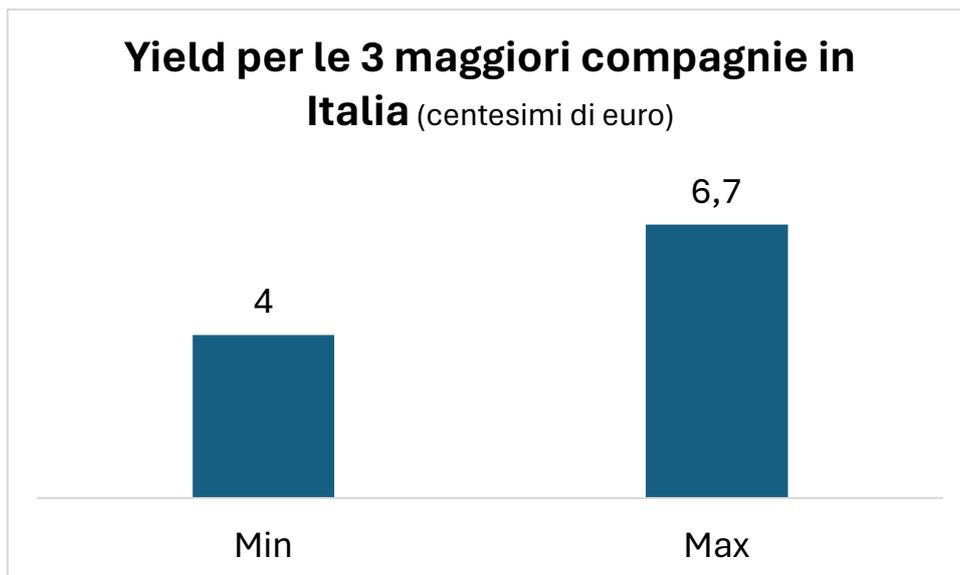
Lo stesso “Fondo di solidarietà per il settore del trasporto aereo e del sistema aeroportuale” è pari quasi a 150 milioni di euro, mentre i Comuni ricevono una parte relativamente piccola di gettito. C’è da sottolineare che le leggi che permettono a singoli Comuni di aumentare l’importo dell’addizionale comunale (Roma, Venezia e Napoli), hanno un gettito aggiuntivo rispetto ai 6,5 milioni destinati ai Comuni dalla norma generale, il quale serve a coprire un disavanzo che non ha alcuna correlazione con il settore aeronautico. In generale, per l’anno 2024, si prevede un introito di circa 25 milioni di euro per Roma, 15 milioni di euro per Venezia e 6,5 milioni di euro per Napoli.

### L’impatto della tassazione

La storia della tassazione e il suo impatto è rilevante, ma è ancora più rilevante l’impatto dell’addizionale per il settore aereo e per l’economia. Per generalizzare il discorso, si è compiuta un’analisi per evidenziare quale sia il prezzo medio del biglietto nel corto e medio raggio. I principali operatori che operano in Italia sono compagnie low fare, e queste hanno uno yield<sup>6</sup> compreso tra i 4 e 6,7 centesimi di euro per passeggero chilometro.

---

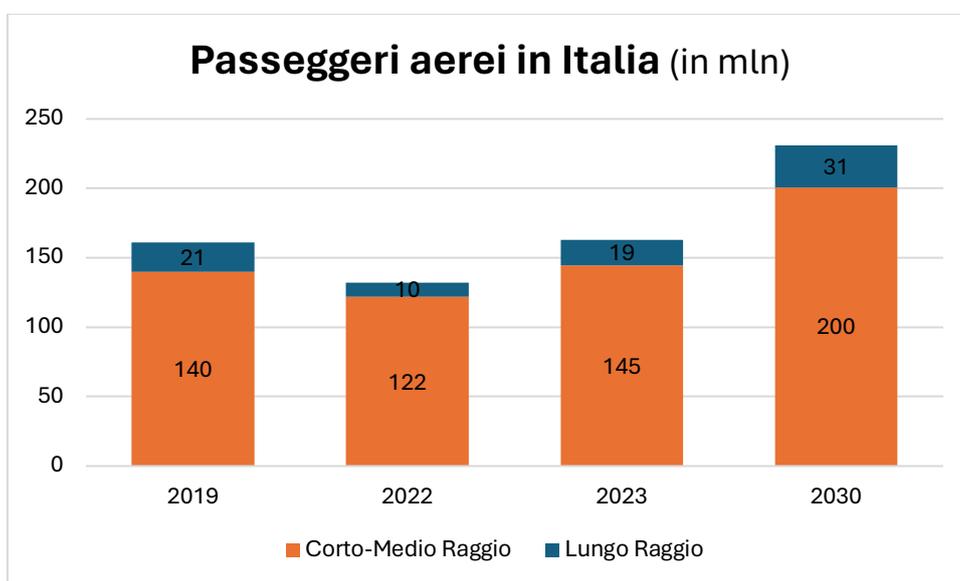
<sup>6</sup> Ricavi per passeggero chilometro, vale a dire il prezzo pagato da un passeggero che vola un chilometro.



*Fonte: TRA consulting su dati compagnie aeree*

Questo significa che per percorrere 1000 chilometri, un passeggero paga complessivamente tra i 40 e 67 euro.

Al fine di comprendere quale possa essere il bacino principale di riferimento dell'addizionale, si è distinto il traffico tra corto-medio raggio e quello a lungo raggio. Si considera che il lungo raggio vede un impatto percentuale della tassazione molto inferiore, visto il prezzo medio del biglietto molto più elevato.

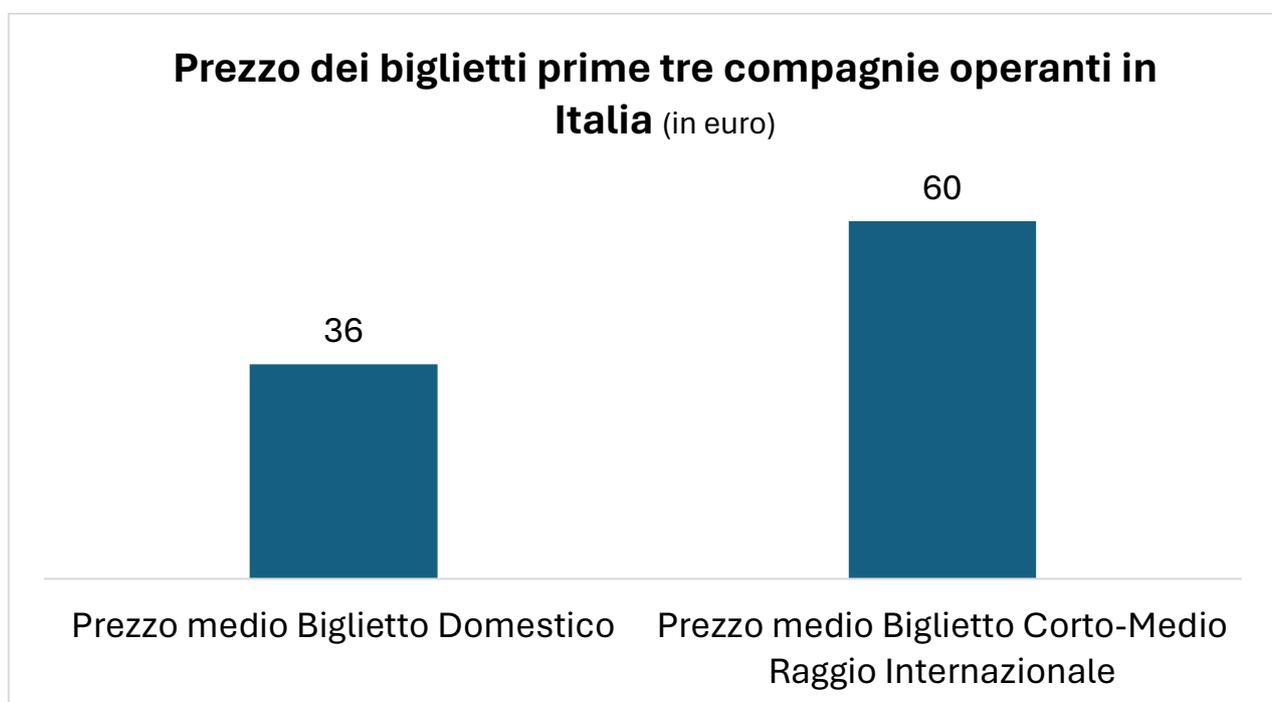


*Fonte: TRA consulting su dati ENAC*

La stima del numero di passeggeri è effettuata anche per il 2030, in modo da tenere in considerazione quale sarà l'effetto al 2030 di tale addizionale comunale e del mancato sviluppo del mercato aereo a causa della tassazione. Lo studio prende in considerazione altre analisi (di elasticità al prezzo) e su queste

considerazioni calcola quale possa essere l'impatto sul prodotto interno lordo, occupazione, numero di passeggeri e introiti fiscali.

Le prime tre compagnie operanti in Italia, vale a dire Ryanair, EasyJet e Wizz Air, valgono oltre il 50% del mercato passeggeri e il prezzo medio stimato del biglietto per i voli domestici è di circa 36 euro<sup>7</sup>. Non essendoci dati precisi per ogni singolo paese, si stima che il prezzo medio del biglietto possa non discostarsi troppo in Italia rispetto ad altri paesi. Se consideriamo invece una tratta a corto medio raggio internazionale il prezzo stimato del biglietto è di circa 60 euro<sup>8</sup>. Considerando che questi tre operatori hanno prezzi medi più bassi rispetto alla media del mercato, è possibile aspettarsi che l'impatto dell'addizionale comunale per l'imbarco dei passeggeri sia di circa un 6 per cento per i voli intra-europei e domestici<sup>9</sup>, mentre è di circa il 13% dei ricavi da tariffa se si considerano solo le prime tre compagnie operanti in Italia.



Fonte: TRA consulting su dati compagnie aeree

Un aumento dei costi per le compagnie aeree si ripercuote sulla domanda. Questa ripercussione dipende dal grado di concorrenzialità del mercato, che in Italia risulta essere elevata. L'indice di Herfindhal - Hirschmann<sup>10</sup> in Italia (nel 2022) è di poco superiore a 1500 punti. Questo dato mette in luce la natura competitiva e poco concentrata del mercato<sup>11</sup>, che influisce anche sulla quota del costo aggiuntivo dovuto alla

<sup>7</sup> Si stima uno yield pari a 6 centesimi di euro e una rotta media di 600 chilometri.

<sup>8</sup> Si stima uno yield pari 5 centesimi di euro e un tragitto medio di 1200 km.

<sup>9</sup> Il prezzo medio del biglietto è stato calcolato nell'intorno dei 120 euro a passeggero.

<sup>10</sup> L'HHI indica la concentrazione di un mercato e il valore può essere ricompreso tra 0, valore teorico di concorrenza perfetta e 10000, caso di monopolio.

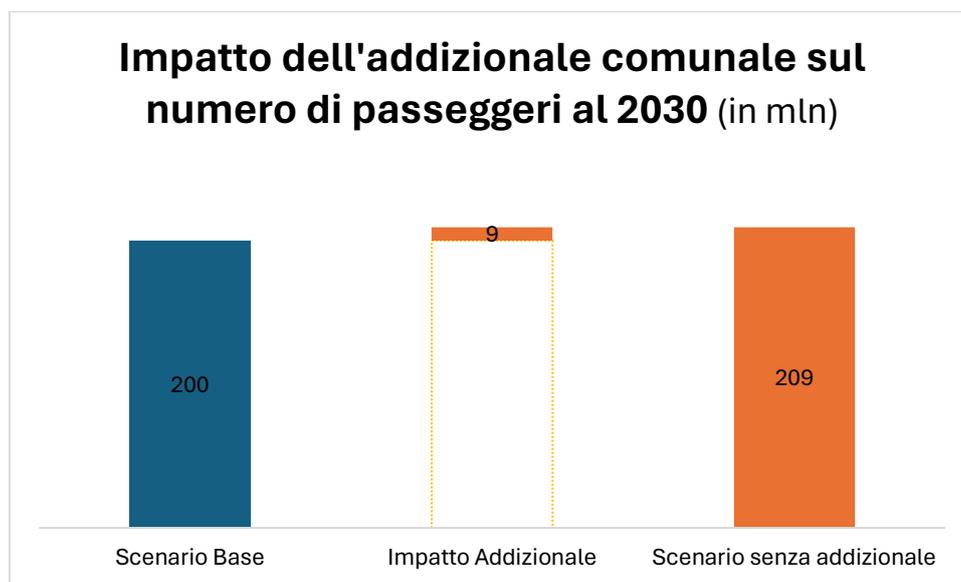
<sup>11</sup> Mercati poco concorrenziali sono quelli che vedono un indice con un valore superiore a 2500 punti.

tassazione extra che può ricadere sul viaggiatore. Alcuni studi<sup>12</sup> indicano un'elasticità al prezzo pari a 1,2, ovvero che un aumento del prezzo del biglietto dell'1 per cento equivale ad una diminuzione del numero di viaggiatori dell'1,2 per cento. Nelle nostre stime viene mantenuto un valore dell'elasticità pari a 0,7-0,8, conservativo rispetto agli studi evidenziati poc'anzi, anche vista l'alta competitività del mercato italiano aereo.

È dunque possibile calcolare quale possa essere l'impatto dell'addizionale comunale d'imbarco dei passeggeri aerei sui voli a corto e medio raggio tenendo in considerazione che il prezzo medio dei biglietti diminuisca di circa il 6 per cento e il numero di viaggiatori aumenti di circa 4 – 5 per cento. Se consideriamo l'elasticità riportata poc'anzi, si può desumere che l'eliminazione dell'addizionale ha un effetto positivo sul numero di passeggeri, ma anche sulle variabili macroeconomiche.

### 1. Aumento del numero di passeggeri

Nel 2030, come stimato dal modello, si potranno avere circa 200 milioni di passeggeri nel corto e medio raggio. L'impatto esiste anche sul lungo raggio, ma probabilmente l'impatto è molto inferiore vista la percentuale dell'addizionale comunale sul prezzo del biglietto medio nel lungo raggio. Se l'impatto è nell'ordine del 4 - 5 per cento, nel 2030 l'eliminazione dell'addizionale comunale “creerà” circa 9 milioni di passeggeri aggiuntivi.



Fonte: analisi TRA consulting su dati ISTAT

Oltre i 200 milioni di passeggeri stimati, senza l'addizionale comunale in Italia si potranno avere ulteriori 9 milioni.<sup>13</sup> Questo impatto è dunque molto rilevante per tutte le regioni e, se l'addizionale venisse eliminata,

<sup>12</sup> InterVISTAS analysis (IATA, 2007) stima l'elasticità del numero di viaggiatori rispetto al prezzo di circa 1,2.

<sup>13</sup> Per effettuare i calcoli si stima che il prezzo dei biglietti possa rimanere stabile da qui al 2030, anche perché certi costi per le compagnie aeree (in particolare il costo del jet fuel) sono molto aumentati nel biennio 2022-23 e nei prossimi anni potrebbero mantenersi stabili (anche grazie allo sviluppo tecnologico quali aerei più moderni e compagnie sempre più efficienti).

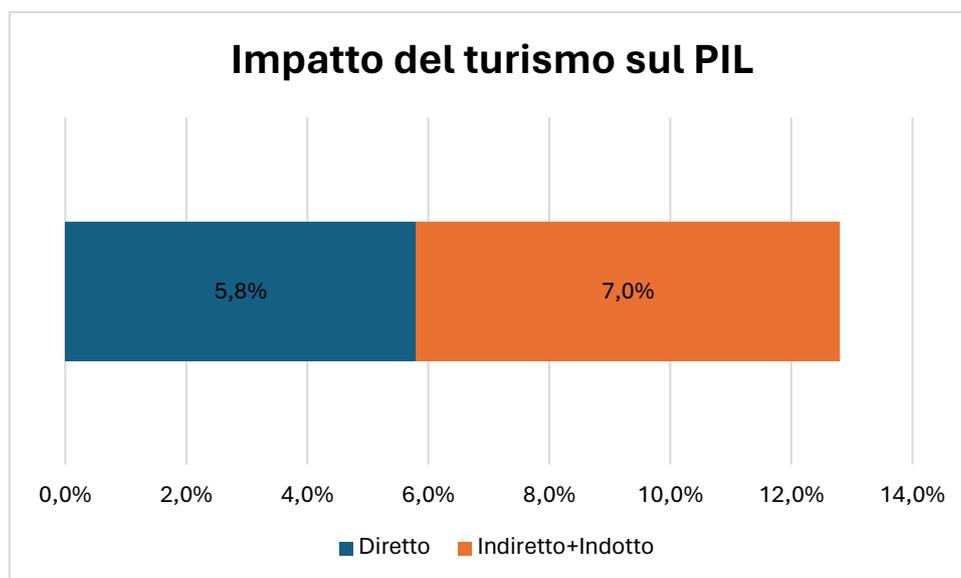
l'Italia potrebbe diventare molto più competitiva nel settore aereo e attrarre investimenti da parte delle compagnie aeree.

Si ricorda, in tal senso, che il posizionamento di un aeromobile, per compagnie che operano su un network pan-europeo, dipende dalla redditività dello stesso e delle rotte che possono essere sviluppate. Se il costo per una compagnia è superiore per via dell'addizionale comunale è indubbio che sarebbe facile "spostare" l'aeromobile verso destinazioni differenti.

## 2. Impatto sull'economia italiana e occupazione

L'economia turistica italiana rimane una tra le più importanti in Europa e per fare questo studio si sono analizzati i dati relativi al 2019 (Conto satellite del turismo). Il 2019 è stato selezionato come anno di riferimento poiché i dati relativi al 2023 non sono stati ancora pubblicati, e gli anni precedenti sono stati influenzati da diverse crisi. I dati del 2023 comunque non discostano da quelli del 2019 secondo le prime stime.

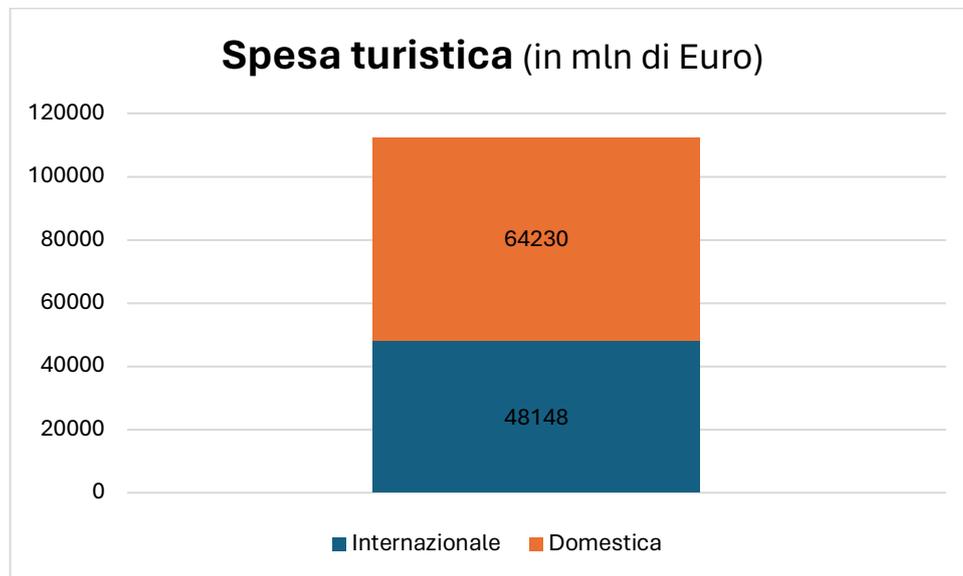
*Quale è dunque l'impatto del turismo sull'economia italiana?* In generale i dati del Conto satellite del turismo evidenziano che il settore turistico incide direttamente per circa il 5,8% del prodotto interno lordo italiano, mentre considerando anche l'indotto e l'economia indiretta si arriva al 12,8%.



Fonte: analisi dati ISTAT

Lo studio inizia con una stima della proporzione dell'economia turistica che dipende dal trasporto aereo; basandosi su tali dati, viene calcolato l'impatto che l'eliminazione dell'addizionale potrebbe avere sul prodotto interno lordo e sull'occupazione. L'effetto spiazzamento dovuto alla tassazione aggiuntiva ha un impatto più rilevante sul corto-medio raggio in quanto i prezzi medi dei biglietti per i voli a lungo raggio tendono ad essere molto superiori e la tassa incide in maniera percentuale molto minore. Si sottolinea inoltre che esiste la possibilità che una parte della domanda possa utilizzare altri mezzi di trasporto al posto dell'aereo

per via della tassazione aggiuntiva<sup>14</sup>. Nel contesto dello studio, si valuta l'eventuale impatto della tassazione sul turismo a corto e medio raggio che giunge o si sposta in Italia tramite il trasporto aereo. Per tale analisi, risulta essenziale esaminare il contributo dell'aviazione a corto e medio raggio (escludendo il turismo domestico) al settore turistico italiano. Tuttavia, prima di fare questo è importante ricordare che la spesa turistica si suddivide in circa un 43% per l'internazionale e per un 57% per la domestica.



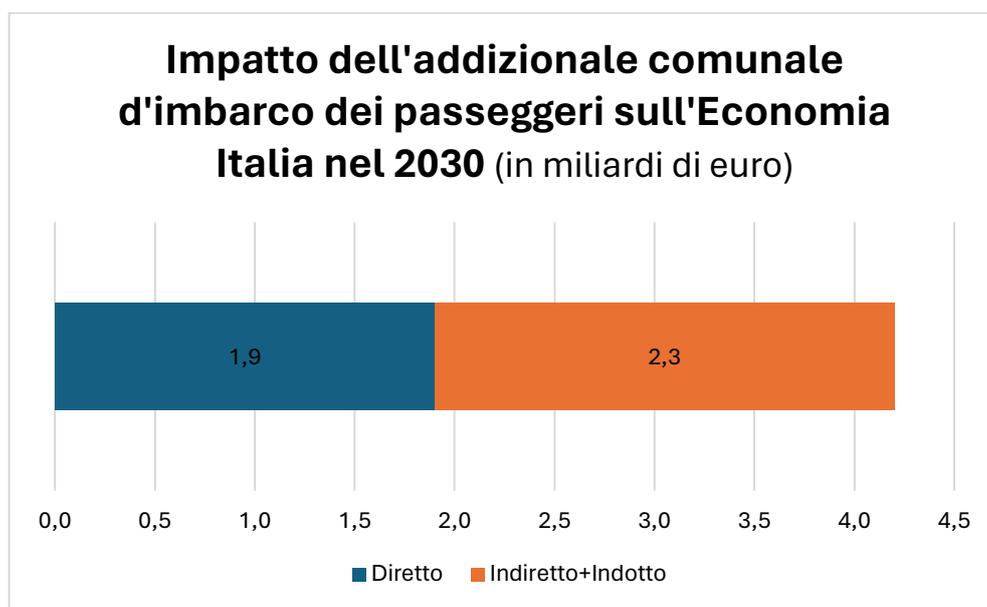
Fonte: analisi dati ISTAT

Il contributo del settore aviazione relativo al turismo a corto-medio raggio in Italia è complessivamente di circa il 18% comprendendo dunque solo i turisti internazionali. Questo dato viene composto tenendo in considerazione i dati relativi alla spesa dei turisti dal corto-medio raggio, moltiplicato per il peso che il turismo internazionale ha sul totale. C'è da considerare che un buon flusso di traffico del turismo italiano arriva da paesi europei tramite autoveicoli propri, specialmente verso le due destinazioni turistiche italiane principali, vale a dire Veneto ed Emilia-Romagna. Chiaramente per il turismo internazionale a lungo raggio in generale, il settore aviazione incide molto di più, fino ad arrivare a circa due terzi della spesa turistica complessiva, ma l'addizionale comunale ha un'incidenza percentuale relativamente piccola e per questo non viene considerata nell'analisi. Questo significa che il trasporto aereo a corto-medio raggio (internazionale) incide direttamente sull'economia complessiva di poco superiore al 2,3% includendo non solo l'impatto diretto, ma anche quello indotto e indiretto. Se si analizza il turismo domestico, questo vale circa il 57% della spesa turistica totale. Il numero di turisti domestici è di circa 69 milioni, oltre a 78 milioni di escursionisti, per un totale di oltre 147 milioni di visitatori. Rispetto a ciò, il numero di viaggiatori aerei si attesta poco sopra i 30 milioni. Data questa cifra nel contesto complessivo, è possibile approssimare che i turisti aerei domestici rappresentino circa il 22 per cento del totale. Questo significa che nel complesso i turisti via aerea valgono circa il 12% dell'economia turistica complessiva e l'impatto dell'aviazione sull'economia turistica, includendo anche indiretto ed indotto,

<sup>14</sup> Il concetto di cross-elasticity è alla base di questo ragionamento. L'aumento dei costi di un mezzo di trasporto, in questo caso l'aereo, può portare ad avere uno spostamento parziale della domanda verso altre modalità.

è superiore all'1,5 per cento. Valutando congiuntamente entrambe le componenti, si giunge a un peso di circa 3,9 punti percentuali sull'economia complessiva, quale valore attribuibile al settore aereo.

Il passo successivo del calcolo è quello relativo all'impatto dell'addizionale comunale sull'imbarco dei passeggeri. Per fare il calcolo, bisogna considerare i numeri complessivi del settore dell'economia turistica, che valgono circa 99 miliardi direttamente e altri 121 miliardi tra indiretto ed indotto. Considerando che il 30% circa di questa economia è sviluppata dal settore aereo, e tenendo in considerazione il tasso di crescita di questo segmento per i prossimi anni, è possibile andare a calcolare quale sia il prodotto interno lordo aggiuntivo che si potrebbe creare eliminando l'addizionale comunale per l'imbarco dei passeggeri.



*Fonte: analisi TRA consulting su dati ISTAT*

Valutando sia il corto-medio raggio internazionale che il segmento domestico, è possibile calcolare quale sia l'impatto dell'addizionale comunale per l'imbarco dei passeggeri aerei sull'economia. L'impatto diretto al 2030 è di 1,9 miliardi di euro, mentre tenendo conto dell'economia turistica allargata, così come individuata dal Conto satellite del turismo, vi sono altri 2,3 miliardi di euro d'impatto. Quindi vi sono circa 4,2 miliardi di euro di prodotto interno lordo aggiuntivo che possono essere creati tramite l'eliminazione di questa tassazione.

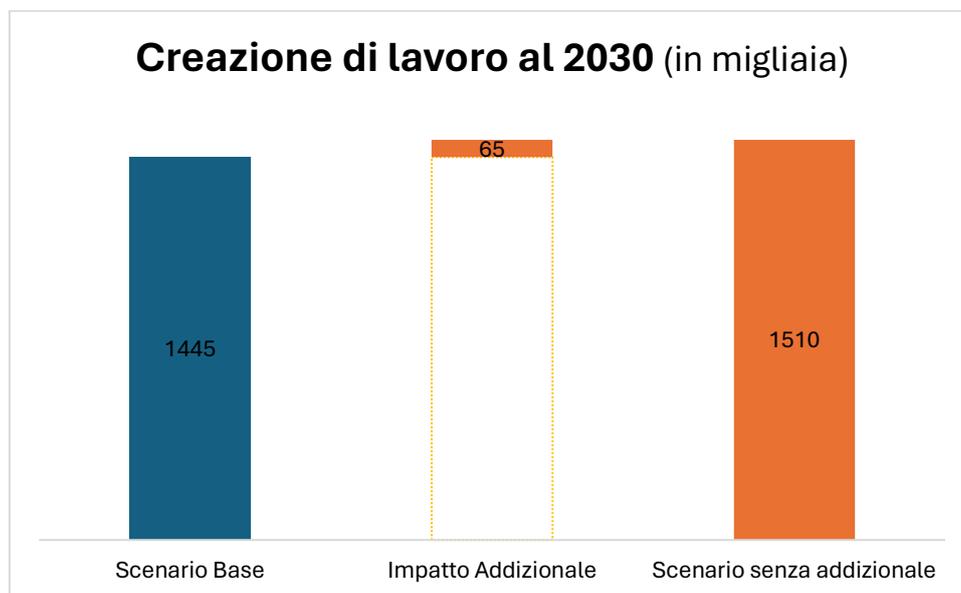
### **3. Aumento del gettito fiscale e occupazione**

Se si considerano i lavoratori equivalenti, gli impiegati nel settore turistico italiano sono 3,37 milioni, vale a dire il 14,4% del complessivo nazionale.



*Fonte: analisi dati ISTAT*

Inoltre, applicando la stessa quota percentuale utilizzata per il prodotto interno lordo<sup>15</sup>, circa l'impatto dell'economia legato al trasporto aereo, è possibile calcolare il numero di posti di lavoro che potrebbero essere generati mediante l'abolizione di questa tassazione.



*Fonte: analisi TRA consulting su dati ISTAT*

Al 2030 è possibile dunque stimare che potranno essere aggiunti circa 65 mila lavoratori nel settore del turismo allargato se l'addizionale comunale per l'imbarco dei passeggeri venisse eliminata.

Infine, è possibile anche stimare quale sia l'impatto sul gettito grazie alla creazione di 4,2 miliardi di prodotto interno lordo aggiuntivo. L'economia intermediata dallo Stato in Italia è circa il 45 per cento del PIL,

<sup>15</sup> Si stimano le variabili utilizzate per il calcolo del prodotto interno lordo anche per l'occupazione.

mentre il rapporto tra incassi fiscali e PIL si attesta intorno al 28%<sup>16</sup>. Il gettito fiscale aggiuntivo, considerando che l'economia legata al trasporto aereo potrebbe crescere di 4,2 miliardi di euro, è stimato essere intorno a 1,2 miliardi di euro.

#### **4. Aumento della connettività**

L'aumento della connettività rappresenta un altro degli effetti derivanti dall'abolizione dell'addizionale comunale per l'imbarco dei passeggeri. Secondo uno studio condotto da Assaeroporti<sup>17</sup>, l'incremento della connettività comporta benefici diretti sulle aziende e sull'economia. *Quale è quindi l'impatto dell'addizionale sulla connettività?* È innegabile che la tipologia prevalente di voli che potrebbero essere incentivati è rappresentata soprattutto da quelli a corto e medio raggio, come precedentemente analizzato. Si può stimare infatti che l'attivazione dei voli, grazie all'eliminazione dell'addizionale, influenzi positivamente l'indice di connettività di circa il 3%<sup>18</sup>.

---

<sup>16</sup> Queste variabili derivano dai dati ISTAT sulle entrate fiscali e le spese dello Stato sul prodotto interno lordo.

<sup>17</sup> Aeroporti e sviluppo dei territori: impatto sul PIL e occupazione

<sup>18</sup> Si stima che il rapporto tra aumento dei passeggeri e l'indice di connettività sia pari a 0,65.

## Conclusioni

L'eliminazione dell'addizionale comunale può avere un impatto rilevante non solo per il settore aereo, ma per tutta l'economia. In particolare, le stime di questo studio evidenziano alcuni aspetti essenziali che possono essere sintetizzati nella tabella seguente.

<b>Impatto dell'addizionale comunale per l'imbarco dei passeggeri in Italia</b>	
Dati: in miliardi se non indicato diversamente	
	<b>Anno 2030</b>
Aumento PIL	4,2
Aumento Lavoro (1)	65
Aumento Turisti (2)	9
Aumento Gettito Fiscale	1,2
(1) in migliaia	
(2) in milioni	

L'Italia, con questa tassazione, vede un potenziale guadagno del PIL pari a 4,2 miliardi di euro, 65 mila posti di lavoro, 9 milioni di turisti e 1,2 miliardi di euro di gettito fiscale rispetto ad uno scenario con l'addizionale comunale al 2030.