

## **Le regole retributive e previdenziali applicabili agli equipaggi di condotta e di cabina del trasporto aereo aventi base di servizio nel territorio dell'UE, alla luce dei recenti interventi del legislatore europeo e nazionale**

di Giuseppe Abbracciavento e Gabriele Civolani, ispettori del lavoro\*

Le istituzioni dell'Unione europea si sono costantemente preoccupate di armonizzare i sistemi di sicurezza sociale dei paesi dell'Unione, coordinandoli tra loro tanto che il loro primo intervento in materia risale ai regolamenti n. 3 e 4 del 1958 che sono stati poi più volte aggiornati ed integrati sempre con l'obiettivo prioritario di costruire un quadro efficiente di regole e principi volti a garantire il diritto alla libera circolazione delle persone nell'UE e, quindi, della libera circolazione dei lavoratori, uno dei diritti fondamentali che i Trattati garantiscono ai cittadini dell'Unione europea.

Il quadro generale sul coordinamento dei regimi di sicurezza sociale venne riformato poi negli anni '70 dal regolamento (CEE) n. 1408/71 e dal suo regolamento attuativo (CEE) n. 574/72, fino alla più recente ricostruzione, attualmente in vigore nell'UE dal 1° maggio 2010, realizzata con il regolamento (CE) n. 883/2004 e il suo regolamento attuativo (CE) n. 987/2009<sup>1</sup>.

La finalità di questa produzione normativa è stata sempre quella di attuare il coordinamento dei sistemi di sicurezza sociale per garantire a tutti i lavoratori con cittadinanza degli Stati membri la parità di trattamento e il godimento delle prestazioni della sicurezza sociale, indipendentemente dal luogo della loro occupazione o della loro residenza, nel rispetto dell'evoluzione delle legislazioni nazionali da un lato e delle statuizioni emesse dalla Corte di giustizia delle Comunità europee dall'altro.

L'ultima integrazione a questo quadro regolamentare è stata recentemente adottata con il Regolamento (UE) n. 465/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio del 22 maggio 2012<sup>2</sup> - entrato in vigore il 28 giugno 2012 – avente la finalità programmatica, in generale, di assicurare un quadro di *certezza del diritto* dopo le modifiche introdotte nelle legislazioni di alcuni stati membri in relazione ai cambiamenti della realtà sociale, insieme ad altre, più specifiche, finalità.

A noi interessa qui la considerazione esposta al quarto punto secondo la quale: ....” è *giustificato elaborare una norma speciale grazie alla quale il concetto di "base di servizio"*

---

(\*) Le riflessioni che seguono sono frutto esclusivo del pensiero degli autori e non impegnano in alcun modo l'Amministrazione di appartenenza ed il sito [www.dplmodena.it](http://www.dplmodena.it).

1 Si rimanda per una dettagliata e chiara esposizione della materia al portale Internet delle istituzioni comunitarie alle pagine: EUROPA > Sintesi della legislazione dell'UE > Mercato interno > Vivere e lavorare nel mercato interno; all'indirizzo:[http://europa.eu/legislation\\_summaries/internal\\_market/living\\_and\\_working\\_in\\_the\\_internal\\_market/c10521\\_it.htm](http://europa.eu/legislation_summaries/internal_market/living_and_working_in_the_internal_market/c10521_it.htm). e Commissione europea > Occupazione, affari sociali e inclusione > Legislazione dell'UE; all'indirizzo: <http://ec.europa.eu/social/main.jsp?langId=it&catId=867>.

<sup>2</sup> Pubblicato sulla Gazzetta ufficiale dell'Unione Europea n. L 149 del 08/06/2012 alle pag. 0004 - 0010

*diventa il criterio per determinare la normativa (retributiva, fiscale e previdenziale, ndr) applicabile agli equipaggi di condotta e di cabina”*

Sulla base di questo presupposto viene quindi ad operare il legislatore comunitario che, con precisione chirurgica, introduce alcune nuove specificazioni che partono dalla definizione di **Base di servizio**:

*(18 ter) ....il concetto di "base di servizio" per gli equipaggi di condotta e di cabina è definito come il luogo designato dall'operatore per ogni membro d'equipaggio dal quale il membro d'equipaggio solitamente inizia e dove conclude un periodo di servizio o una serie di periodi di servizio e nel quale, in condizioni normali, l'operatore non è responsabile della fornitura dell'alloggio al membro d'equipaggio interessato. Al fine di facilitare l'applicazione del titolo II del presente regolamento agli equipaggi di condotta e di cabina, è giustificato utilizzare il concetto di "base di servizio" come il criterio per determinare la normativa applicabile agli equipaggi di condotta e di cabina. Tuttavia, la legislazione applicabile agli equipaggi di condotta e di cabina dovrebbe restare stabile e il principio della "base di servizio" non dovrebbe condurre a modifiche frequenti della legislazione applicabile a causa dei modelli di organizzazione del lavoro in questo settore o delle domande stagionali.<sup>3</sup>*

Ne discende in successione che la norma generale introdotta ora è la seguente:

*"5. Un'attività svolta dagli equipaggi di condotta e di cabina addetti a servizi di trasporto aereo passeggeri o merci è considerata un'attività svolta nello Stato membro in cui è situata la base di servizio, quale definita all'allegato III del regolamento (CEE) n. 3922/91." <sup>4</sup>*

E nella stessa direzione viene modificato anche il regolamento di attuazione:

*Ai fini dell'articolo 13, paragrafo 1, del regolamento di base, gli equipaggi di condotta e di cabina generalmente addetti a servizi di trasporto aereo passeggeri o merci che esercitano un'attività subordinata in due o più Stati membri sono soggetti alla legislazione dello Stato membro in cui è situata la base di servizio, quale definita nell'allegato III del regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio, del 16 dicembre 1991, concernente l'armonizzazione di requisiti tecnici e di procedure amministrative nel settore dell'aviazione civile<sup>5</sup>.*

---

<sup>3</sup> Così l'articolo 1 del Regolamento (UE) n. 465/2012 che al punto 2 aggiunge un punto 18 ter all' Articolo 1 del regolamento (CE) n. 883/2004

<sup>4</sup> Sempre articolo 1 del Regolamento (UE) n. 465/2012 punto 4 che aggiunge un punto 5 all' Articolo 11 del regolamento (CE) n. 883/2004

<sup>5</sup> Articolo 2 del Regolamento (UE) n. 465/2012 punto 2/b secondo che aggiunge un punto 5 bis all' Articolo 14 del regolamento (CE) n. 987/2009

La particolare tecnica adottata dal legislatore europeo, di tipo integrativo rispetto alla normativa generale, parrebbe avvalorare la tesi che ci si trovi in presenza di una regolamentazione interpretativa ed in qualche modo adattativa rispetto alle norme cardine in materia di diritto della concorrenza<sup>6</sup> in totale continuità con la legislazione di riferimento.

Le conseguenze per Italia sono di tutta evidenza dato che vengono equiparati *ex lege* i trattamenti riservati ai lavoratori dipendenti occupati nel trasporto aereo per i vettori aventi base sul territorio nazionale; vettori che, invece, in molti casi continuavano ad applicare la normativa del loro paese di provenienza, con evidenti conseguenze *in pejus* sia rispetto al trattamento retributivo che a quello previdenziale e fiscale.

Mentre, per quanto riguarda il primo aspetto, l'Italia presenta una situazione non omogenea dato che il settore ha la particolarità di non avere una contrattazione collettiva nazionale unica e, quindi, le retribuzioni vengono determinate dai contratti aziendali in essere nei singoli vettori, per quanto riguarda il secondo aspetto invece, attualmente il cuneo fiscale e contributivo rappresentato dalla differenza tra l'onere lordo del costo del lavoro per l'impresa e il reddito effettivo percepito dal prestatore d'opera nel nostro paese è fra i più alti nell'area euro e costituisce un grosso svantaggio competitivo per i vettori che applicano la normativa italiana.

L'Inps ha recentemente emanato una circolare interpretativa del Regolamento (UE) n. 465/2012. Si tratta della circolare n. 115 del 19 settembre 2012, di cui di seguito si riporta l'interessante e utile tabella riassuntiva in tema di legislazione nazionale previdenziale applicabile alle diverse situazioni di possibile conflitto normativo.

Posizione professionale	Tipologia di attività	Luogo in cui ha sede l'impresa	Legislazione applicabile
<u>Personale degli equipaggi di condotta e di cabina generalmente addetti a servizi di trasporto aereo passeggeri o merci</u>	Attività subordinata in due o più Stati membri	In uno Stato membro	<u>legislazione dello Stato membro in cui è situata la base di servizio</u> (art. 11 del reg. CE n. 883/2004)
<u>Persona che svolge nello Stato di residenza una parte sostanziale dell'attività</u>	Attività subordinata in due o più Stati membri	In uno Stato membro o più Stati (se i	<u>Legislazione dello Stato di residenza della persona</u> (all'art. 13 par. 1 lett. a)

<sup>6</sup> Conformemente parrebbe esprimersi l'INPS a pag. 4 della Circolare n. 115 del 19/09/2012 su *Regolamentazione comunitaria. Regolamento (UE) N. 465/2012 recante modifiche al regolamento (CE) n. 883/2004, relativo al coordinamento dei sistemi di sicurezza sociale, e al regolamento (CE) n. 987/2009, che stabilisce le modalità di applicazione del regolamento (CE) n. 883/2004. Disposizioni in materia di legislazione applicabile* che si occupa delle modalità concrete di applicazione del regolamento 465.

		datori di lavoro sono più di uno)	<i>del regolamento ( CE) n. 883/2004, come modificato dal reg. ( UE) n. 465/2012)</i>
<u>Persona alle dipendenze di 2 o più imprese che non svolge parte sostanziale dell'attività nello Stato di residenza</u>	Attività subordinata in due o più Stati membri	In uno Stato membro	<u>Legislazione dello Stato in cui l'impresa ha la sede</u> <i>(art. 13 par. 1 lett. b) ii) reg.(CE) n. 883/2004, come modificato dal reg. ( UE) n. 465/2012)</i>
<u>Persona alle dipendenze di 2 o più imprese che non svolge parte sostanziale dell'attività nello Stato di residenza</u>	Attività subordinata in due o più Stati membri	In due Stati membri di cui uno è quello di residenza della persona	<u>Legislazione dello Stato membro dove ha sede l'impresa diverso da quello di residenza della persona</u> <i>(art. 13 par. 1 lett. b) iii) reg.(CE) 883/2004, come modificato dal reg. (UE) n. 465/2012)</i>
<u>Persona alle dipendenze di 2 o più imprese che non svolge parte sostanziale dell'attività nello Stato di residenza</u>	Attività subordinata in due o più Stati membri	Almeno due imprese in due Stati membri diversi da quello di residenza della persona	<u>Legislazione dello Stato di residenza della persona</u> <i>(art. 13 par. 1 lett. b) iv) reg.(CE) n. 883/2004, come modificato dal reg. ( UE) n. 465/2012)</i>

Sulla materia, infine, è intervenuto pochi giorni fa anche il legislatore nazionale con l'art. 38 del Decreto-Legge 18 ottobre 2012 , n. 179 "Ulteriori misure urgenti per la crescita del Paese" pubblicato sulla GURI del 19 ottobre 2012, che così recita:

*Art. 38 Disposizioni finanziarie*

*1. Ai fini del diritto aeronautico, l'espressione «base» identifica un insieme di locali ed infrastrutture a partire dalle quali un'impresa esercita in modo stabile, abituale e continuativo un'attività di trasporto aereo, avvalendosi di lavoratori subordinati che hanno in tale base il loro centro di attività professionale, nel senso che vi lavorano, vi prendono servizio e vi ritornano dopo lo svolgimento della propria attività'. Un vettore aereo titolare di una licenza di esercizio rilasciata da uno Stato membro dell'Unione europea diverso dall'Italia e' considerato stabilito sul territorio nazionale quando esercita in modo stabile o continuativo o abituale un'attività di trasporto aereo a partire da una base quale definita al periodo precedente. In deroga all'articolo 3 della legge 27 luglio 2000, n. 212, il*

*presente comma si applica a decorrere dal periodo di imposta in corso al 31 dicembre 2012.*

Con questa disposizione normativa, dunque, l'Italia sembra propendere per un'applicazione di fatto, dal gennaio 2012, della normativa europea, senza però farvi in alcun modo riferimento, con i prevedibili problemi applicativi e di coordinamento che si auspica possano trovare soluzione in sede di conversione del decreto legge o nella successiva prassi amministrativa. .

Bologna 25 ottobre 2012

Giuseppe Abbracciavento e Gabriele Civolani.