

Accordo post Brexit con possibili effetti sulla previdenza del personale di volo

Le interpretazioni della giurisprudenza e le disposizioni contenute nell'Accordo potrebbero incidere sugli obblighi previdenziali

/ **Andrea COSTA e Marcello ASCENZI**

Nei contesti di mobilità transnazionale l'individuazione della legislazione previdenziale applicabile rappresenta un'operazione molto delicata, essendo diverse le variabili da considerare. L'ambito di analisi si complica ulteriormente nei casi in cui si deve definire il regime per il personale viaggiante o navigante al servizio di imprese che effettuano, per conto d'altri o per conto proprio, trasporti di passeggeri o merci per ferrovia, su strada, **per via aerea** o per vie navigabili interne.

La **natura "mobile"** insita nell'attività lavorativa potrebbe infatti rendere applicabile la legislazione di più Paesi, rendendo così necessario il ricorso a regole internazionali di coordinamento. Nel definire il Paese nel quale il datore di lavoro deve versare la contribuzione, occorre verificare se si rientri nell'ambito di applicazione dei regolamenti comunitari in materia di **coordinamento** dei sistemi di **sicurezza sociale**, se la fattispecie venga regolata da accordi bilaterali o multilaterali in materia di previdenza sociale, o se specifiche regole pattizie siano assenti.

Lo spunto per approfondire la tematica degli equipaggi di condotta e di cabina addetti a servizi di trasporto aereo passeggeri o merci nasce da una recente ordinanza interlocutoria della Corte di Cassazione (Cass. n. [29236/2020](#)) intervenuta con riferimento alla legislazione applicabile al personale di volo residente in Italia di una nota compagnia low cost irlandese. Per tale personale i regolamenti comunitari di coordinamento definiscono una **disciplina speciale**, derogando al principio generale della territorialità dell'obbligo contributivo.

Nel caso di specie, trovando ancora applicazione il regolamento n. [1408/71](#), sostituito dal 1° maggio 2010 dal Regolamento n. [883/2004](#), l'INPS, in virtù dell'[art. 14](#) punto 2 lett. a-ii) del Regolamento n. 1408/71 stesso, riteneva applicabile la legislazione dello Stato della residenza per il personale di volo ivi **occupato prevalentemente**, con la conseguenza che per i lavoratori residenti in Italia i contributi fossero dovuti all'Istituto.

La Suprema Corte ha rimesso alla Corte di Giustizia la questione pregiudiziale riguardante proprio l'interpretazione della nozione di "persona occupata **prevalentemente**" nel settore aereo, chiedendo se possa leggersi analogamente a quella contenuta nell'[art. 19](#) paragrafo 2 lett. a) del Regolamento n. 44/2001 come il "luogo in cui il lavoratore svolge **abitualmente** la propria attività", secondo l'interpretazione data dalla Corte di Giustizia a tale ultima disposizione con la sentenza del

14 luglio 2017 ([cause C-168/16 e C-169/16](#)).

In particolare la sentenza richiamata specifica che "il luogo in cui il lavoratore svolge abitualmente la propria attività", ai sensi del citato art. 19, non è equiparabile a quella di **base di servizio** che rappresenta, invece, un indizio significativo a tal fine, rilevando anche **altri indizi** quali il luogo a partire dal quale il lavoratore effettua le sue missioni, ritorna, riceve le istruzioni, organizza il lavoro, nonché il luogo in cui si trovano gli strumenti lavorativi, stazionano gli aerei a bordo dei quali l'attività viene svolta abitualmente, escludendo che l'abitudine possa dipendere dalla nazionalità degli aerei, ai sensi dell'art. 17 della convenzione di Chicago. Tale questione, come detto, riguarda una legislazione in vigore sino al maggio 2010.

Attualmente in ambito comunitario trova applicazione l'[art. 11](#) par. 5 del Regolamento n. 883/2004, che prevede una *fiction iuris* in base alla quale l'attività svolta dagli equipaggi si considera prestata nello Stato membro in cui è situata la base di servizio, quale definita nell'allegato III del Regolamento n. [3922/91](#). Il considerando 18-ter del Regolamento n. 883/2004 precisa che il concetto di "**base di servizio**" è definito come il **luogo designato dall'operatore** per ogni membro d'equipaggio dal quale inizia e si 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.

Il quadro si complica ulteriormente se si considerano le novità che caratterizzano i rapporti con il **Regno Unito**. Con la conclusione al 31 dicembre 2020 del periodo transitorio che prevedeva l'applicabilità del Regolamento n. 883/2004, i criteri di coordinamento sono ora contenuti, in via provvisoria, nell'[Accordo](#) sugli scambi commerciali e la cooperazione tra l'Unione europea e il Regno Unito (*cf.* art. FINPROV.11 dell'Accordo), pubblicato in GUUE il 31 dicembre 2020.

Il Protocollo sul coordinamento della sicurezza sociale previsto dall'Accordo riprende la stessa disposizione del regolamento n. 883/2004 (*cf.* art. SSC.1 lett. m) e art. SSC.10 par. 5), ma non richiama più il Regolamento n. 3922/91, tagliando così dalla definizione di base di servizio il riferimento al "**luogo designato dall'operatore**". Tale soluzione sembrerebbe allontanarsi dall'aspetto contrattuale formalistico legato alla designazione della base di servizio, rafforzando gli aspetti fattuali e indiziari sui quali potrebbe convergere anche la Corte di Giustizia.