

OSSERVAZIONI SUL FONDO VOLO

(In riferimento al prospetto informativo pubblicato sul sito dell'INPS)

1. Premessa

La tutela previdenziale del personale di volo dipendente da aziende di navigazione aerea è a carico di un fondo speciale sostitutivo dell'Assicurazione Generale Obbligatoria, costituito ai sensi della Legge 13 luglio 1965 n. 859, in sostituzione della "Cassa nazionale della gente dell'aria" istituita con il Regio Decreto 31 dicembre 1934 n. 2264.

Il Fondo, regolato fino all'entrata in vigore della legge 31 ottobre 1988 n. 480 dal sistema di copertura dei valori capitali delle pensioni in pagamento, è attualmente basato sul sistema a ripartizione, con accantonamento di una riserva legale pari a due annualità delle pensioni in pagamento alla fine di ciascun anno.

Con il D.Lgs. 24 aprile 1997 n. 164, il regime pensionistico degli iscritti al Fondo Volo è stato armonizzato a quello dell'Assicurazione Generale Obbligatoria facendo salve alcune peculiarità in considerazione della specifica attività professionale esercitata dal personale di volo.

Si evidenzia infatti che il personale aeronavigante è soggetto a impiego di tipo "turnistico" con attività professionale largamente esercitata in arco orario notturno, in ambiente di lavoro pressurizzato ed esposto a radiazioni cosmiche ionizzanti.

E' inoltre soggetto a frequenti alterazioni dei cicli circadiani dovute alle differenze di fuso orario tra le destinazioni dei voli compresi nei turni di impiego.

Va anche rilevato che l'attività professionale esercitata dal personale di volo comporta, per sua specifica natura, continui periodi di assenza dalla sede nominale di lavoro, con conseguente impatto sugli aspetti di natura sociale e familiare.

E' opportuno ancora sottolineare che le esigenze dell'aviazione commerciale e l'evoluzione dei contratti di lavoro, sempre più rivolti alla produttività, hanno comportato per il personale di volo ritmi di impiego sempre maggiori cui corrispondono tempi di riposo sempre più limitati con conseguente incremento di fatica operativa, deterioramento delle condizioni psicofisiche e insorgenza di patologie caratteristiche.

Per di più, nel corso degli anni, il lavoro del personale aeronavigante è stato caratterizzato da un progressivo aumento dell'attività di volo pro-capite, con conseguente ulteriore e significativo incremento dei livelli di fatica operativa, maggiore accumulo di stress psicofisico e più alta esposizione alle radiazioni a causa dell'aumento delle ore di volo annuali e delle più alte quote di crociera cui operano i voli commerciali.

Questa fenomenologia ha dato luogo allo sviluppo di diverse tipologie di malattie professionali e a una mortalità precoce rispetto alla media della popolazione, come dimostrano dati oggettivi e studi statistici.

2. Requisiti di età per l'accesso alla pensione

Il personale iscritto al Fondo Volo può accedere alla pensione di vecchiaia e alla pensione anticipata con un'età anagrafica inferiore di cinque anni rispetto alla generalità dei lavoratori dipendenti.

Tale condizione è dovuta ai limiti massimi di età per la permanenza in servizio che sono stabiliti da normative nazionali e internazionali e sono legati ai limiti di età anagrafica e di idoneità psicofisica per l'esercizio della professione.

E' relativamente recente l'introduzione di una norma europea che consente ai piloti impiegati nel trasporto aereo commerciale di svolgere l'attività professionale oltre l'età di sessanta anni (e comunque non oltre il compimento del sessantacinquesimo anno) ma con delle limitazioni che rendono tale norma scarsamente applicata.

Si evidenzia comunque che, se non in rari casi, tutti i piloti dell'aviazione commerciale oggi in pensione, nonché i tecnici di volo (categoria non più presente a bordo degli aeromobili di nuova generazione) sono stati assoggettati al limite dei sessanta anni antecedente all'introduzione della nuova norma.

Per ragioni diverse, per lo più riconducibili alle ripetute fasi di crisi delle aziende di trasporto aereo, un fenomeno molto simile si è verificato anche per la categoria degli assistenti di volo.

3. Contribuzione previdenziale

Per il personale iscritto al Fondo Volo antecedentemente al 1996, il contributo previdenziale è stato maggiorato fino al 40,82 per cento delle retribuzioni imponibili, a differenza di quanto si verifica per la generalità dei lavoratori dipendenti per i quali è richiesto un contributo del 33 per cento.

4. Calcolo della pensione

A decorrere dal 2004, per il personale di volo la cui pensione viene calcolata con il metodo retributivo, l'importo complessivo del trattamento pensionistico non può superare l'80 per cento della retribuzione pensionabile determinata ponderando le retribuzioni pensionabili relative a ciascuna quota di pensione con le rispettive percentuali di rendimento attribuite.

E' opportuno evidenziare che gli importi di pensione derivanti da questo sistema di calcolo non equivalgono all'80 per cento della media delle ultime retribuzioni ma risultano nettamente inferiori anche nei casi di massima anzianità anagrafica e contributiva.

5. Pensionabilità dell'indennità di volo

Per la determinazione della retribuzione pensionabile, l'indennità di volo è calcolata nella misura del 100 per cento del suo ammontare relativamente alle quote di pensione maturate con il metodo retributivo fino al 31 dicembre 1997. Per le quote di pensione maturate dal 1 gennaio 1998 l'indennità di volo è calcolata nella misura del 50 per cento del suo ammontare.

6. Decontribuzione dell'indennità di volo per gli anni 2014 e 2015

Le indennità di volo non sono state soggette a contribuzione per gli anni 2014 e 2015 ai sensi delle leggi "Destinazione Italia" del 2013 e "Sblocca Italia" del 2014, concepite allo scopo di alleggerire le aziende di trasporto aereo dall'onere dei contributi previdenziali nell'ottica del rilancio della competitività delle imprese.

7. Possibilità di convertire parte della pensione in valore capitale

Fino al 2004 al personale iscritto al Fondo Volo era consentito convertire una quota di pensione in capitale.

Il calcolo veniva effettuato moltiplicando la quota da convertire in capitale (che comunque non poteva superare una predeterminata aliquota percentuale) per un coefficiente attuariale prestabilito,

variabile per età anagrafica e sesso, corrispondente agli anni di aspettativa di vita attribuiti al soggetto da apposite tabelle in uso presso l'INPS.

(Es: per un cinquantacinquenne maschio il coefficiente attuariale era 15,47, che stava a significare che la sua aspettativa di vita stimata dalle tabelle era di circa 15 anni e mezzo).

Pertanto, se la vita del pensionato fosse cessata prima degli anni corrispondenti al coefficiente attuariale a lui attribuito, il pensionato avrebbe ottenuto un guadagno proporzionale a quanto tempo in meno fosse vissuto rispetto quel dato.

Se invece il pensionato fosse sopravvissuto oltre gli anni corrispondenti al suo coefficiente attuariale, avrebbe conseguito una perdita economica proporzionale a quanto tempo in più fosse vissuto oltre quel dato.

Atteso che la permanenza in vita dei pensionati del Fondo Volo, pur essendo inferiore alla media della popolazione nazionale, si è dimostrata comunque superiore a quella corrispondente ai coefficienti attuariali applicati dall'istituto, ne consegue che, in termini complessivi e su scala temporale, la diffusa applicazione della capitalizzazione ha arrecato notevoli vantaggi economici alle casse dell'INPS.

8. Invalidità specifica

Per gli iscritti al Fondo Volo il diritto alla pensione di invalidità specifica si acquisisce a condizione che il lavoratore faccia valere un periodo di contribuzioni utili di almeno dieci anni, di cui almeno cinque anni di contribuzione obbligatoria al Fondo e sia divenuto permanente inabile ad esercitare la professione autorizzata da regolare brevetto aeronautico o da altro titolo equipollente e purché l'invalidità dia luogo alla risoluzione del rapporto di lavoro.

Tale norma è esclusivamente dovuta alla peculiarità dell'attività professionale degli iscritti al Fondo Volo ai quali si richiedono alti requisiti psicofisici il cui mantenimento viene costantemente accertato con frequenti e accurati controlli medico-legali e professionali. Il mancato mantenimento dei necessari requisiti psicofisici comporta la perdita del brevetto o del titolo equipollente e, conseguentemente, la risoluzione del rapporto di lavoro.

Si evidenzia che, nel corso dell'attività professionale, il mantenimento dei requisiti psicofisici è continuamente minato dalle condizioni di lavoro cui è sottoposto il personale aeronavigante. Si rammenta infatti, come già riportato in premessa, che il personale di volo esercita attività lavorativa di tipo "turnistico", largamente svolta in arco orario notturno, con continue alterazioni dei cicli circadiani, in ambiente pressurizzato ed esposto a radiazioni cosmiche.

(In passato il personale aeronavigante è stato esposto anche all'amianto).

Quanto sopra ha generato nella popolazione degli aeronaviganti l'insorgenza di patologie ricorrenti che causano frequentemente l'inabilità al volo. Le malattie cardio-vascolari sono tra le prime cause di invalidità e sono facilmente collegabili ai frequenti ed intensi stress emotivi, inscindibilmente connessi all'attività di volo, che favoriscono condizioni di ipertensione arteriosa. Altri fattori che conducono a danni funzionali sono determinati dagli effetti dell'ipossia del volo ad alta quota, dalle conseguenze delle accelerazioni angolari nonché dalle variazioni di temperatura, umidità e pressione barometrica che sono spesso causa di fenomeni angiospastici o diffusa vasodilatazione. Vanno inoltre annoverate le conseguenze degli effetti della disincronia dei ritmi biologici dovute all'alterazione dei cicli circadiani.

Si riporta di seguito una tabella riassuntiva dei dati storici di fonte ufficiale (INPS) dalla quale, in base al numero delle pensioni di invalidità erogate, si può desumere l'incidenza del fenomeno dell'inabilità permanente sul personale di volo.

FONDO VOLO		
Numero pensioni per anno e per tipologia		
Anni	Vecchiaia	Invalidità
2000	3.560	439
2001	3.580	511
2002	3.639	568
2003	3.646	608
2004	3.789	662
2005	3.903	749
2006	3.986	841
2007	4.095	886
2008	4.132	915
2009	4.322	962
2010	4.362	1.015
2011	4.409	1.035
2012	4.505	1.082
2013	4.555	1.114
2014	4.561	1.148
2015	4.761	1.193

Si nota chiaramente che nel corso degli anni il numero delle pensioni di invalidità ha subito un incremento progressivo rispetto al numero totale delle pensioni di vecchiaia e anzianità, passando da una percentuale del 12 per cento nell'anno 2000 a una percentuale del 25 per cento nell'anno 2015. Quest'ultimo dato vale a significare che nel 2015 tra gli iscritti al Fondo Volo che hanno maturato il diritto a pensione, ben uno su quattro ha subito una condizione di inabilità permanente che ha dato luogo a una pensione di invalidità.

Per giunta si devono ancora esaminare i dati statistici dell'attuale generazione di aeronaviganti, la così detta **“full jet generation”**, che avrà effettuato voli esclusivamente in alta quota con conseguente continua e prolungata esposizione alle radiazioni cosmiche ionizzanti.

Com'è noto, infatti, le implicazioni negative sulla salute derivanti da tali rischi si manifestano tardivamente, per lo più quando il personale di volo ha cessato l'attività lavorativa.

9. Contributi di solidarietà

Oltre al contributo di solidarietà imposto dal 2014 al 2016, gli iscritti al Fondo Volo sono soggetti a un ulteriore contributo di solidarietà, in vigore dal 2012 al 2017, il cui ammontare è determinato in rapporto al periodo di iscrizione antecedente al 1996 e alla quota di pensione calcolata in base ai parametri del Fondo.

L'imponibile di riferimento su cui viene calcolato il contributo è al lordo della quota di pensione eventualmente capitalizzata al momento del pensionamento.

Si riporta a seguire la tabella delle aliquote percentuali in base all'anzianità contributiva.

ANZIANITA' CONTRIBUTIVA AL 31/12/1995	ALIQUOTA CONTRIBUTO
Da 5 fino a 15 anni	0,3%
Da 15 fino a 25 anni	0,6%
Oltre 25 anni	1,0%