

Egregio direttore,

al fine di fornire ai suoi lettori una più completa informazione, la prego di pubblicare queste note di commento all'articolo "Pensioni, sussidi e voli gratis. Tutti i privilegi dei dipendenti" del 28 marzo scorso.

Nell'articolo in questione si afferma che "Piloti, Tecnici di Volo ed Assistenti di Volo godono di un trattamento particolare rispetto alla generalità dei lavoratori dipendenti" perché acquisiscono il diritto a pensione con età anagrafica e contributiva ridotte. Non viene spiegato, però, che le licenze di volo necessarie per l'esercizio delle professioni citate potevano essere rinnovate fino al sessantesimo anno d'età. Soltanto da alcuni anni ed a certe condizioni, fino al sessantacinquesimo anno.

Inoltre, quanti dei suoi lettori vorrebbero volare con un equipaggio di ultrasessantacinquenni?

Ovvio, quindi, che i requisiti di accesso alla pensione siano regolamentati tenendo in considerazione queste esigenze.

Si dice poi che le pensioni del Fondo Volo sono state calcolate sulla base dell'intero ammontare dell'indennità di volo fino al 1997, mentre i contributi previdenziali venivano calcolati soltanto sul 50% della stessa indennità fino al 2013 e poi addirittura eliminati dal calcolo per il 2014 e 2015.

Credo che allo sbigottito lettore debba essere detto che i contributi previdenziali venivano calcolati anch'essi sull'intera indennità di volo fino al 1997 e questo spiega perché la pensione non poteva che essere computata, per la parte maturata fino a quella data, prendendo in considerazione l'intera indennità. Dal 1998 sia la contribuzione, sia la pensione, sono basate sulla metà dell'indennità di volo. Per cui nessun privilegio prima del 1997 e notevole penalizzazione (dal punto di vista pensionistico) dopo.

Per ciò che riguarda l'assenza dell'indennità di volo nel calcolo dei contributi previdenziali del 2014 e 2015, va ricordato che ciò si deve alle disposizioni contenute nei Decreti legge "Destinazione Italia" del 2013 e "Sblocca Italia" del 2014, tendenti a ridurre l'onere dei contributi previdenziali più sulle aziende aeree che sui lavoratori (com'è noto, i contributi gravano per due terzi sulle aziende stesse). Per ottenere questo scopo, il legislatore ha imposto che l'indennità di volo non contribuisse alla formazione del reddito ai fini contributivi, anche se l'INPS, attraverso un complesso meccanismo, ha continuato a percepire la corretta contribuzione.

Viene poi denunciato il divario tra le pensioni del Fondo Volo così come sono, e così come avrebbero potuto essere se fossero state calcolate con il metodo contributivo, citando come fonte il sito istituzionale INPS. Certamente non le sarà sfuggito che in quel sito, insieme a quelle del Fondo Volo, vengono esposte le condizioni di tutte le altre forme pensionistiche gestite dall'INPS.

Ebbene, allargando lo sguardo dal solo Fondo Volo a tutto il panorama previdenziale, vedrà che il divario tra pensioni retributive e pensioni contributive è una costante di ogni forma previdenziale pubblica e privata e certamente non una caratteristica esclusiva delle pensioni del Fondo Volo e quindi non un privilegio dei soli naviganti aerei. Credo che anche di questo sia corretto informare i suoi lettori.

Per quanto riguarda il fatto che nel 2015 l'importo medio delle pensioni del Fondo Volo risulta superiore all'importo medio delle retribuzioni dei lavoratori del comparto, ciò si deve alla generale diminuzione delle retribuzioni avvenuta negli ultimi anni per effetto delle continue crisi delle

aziende aeree italiane che hanno sempre comportato sacrifici anche economici da parte dei lavoratori, mentre le pensioni rispecchiano le maggiori retribuzioni degli anni passati.

La conclusione dell'estensore dell'articolo è che tutti questi "privilegi" (che abbiamo visto non essere proprio tali) stanno portando il Fondo Volo alla rovina. Ma la causa primaria della sofferenza del fondo risiede nel diminuito rapporto tra numero di lavoratori e numero di pensionati che affligge tutte le forme previdenziali italiane. Anche questa non è una caratteristica esclusiva del Fondo Volo, né responsabilità degli aeronaviganti.

Tenga poi presente che molta parte del traffico perso in Italia, da aziende italiane, è finito nelle mani di compagnie aeree straniere che legittimamente effettuano tratte da e per il territorio nazionale con personale a volte anche italiano, anche basato in Italia, ma con contratti esteri che non comportano contribuzione al Fondo Volo.

Spero di aver contribuito ad arricchire l'informazione data ai suoi lettori e la ringrazio per l'ospitalità.

Luciano Solimena

Responsabile per le questioni previdenziali

ANPAN

(Associazione Nazionale Personale Aero Navigante)