

## **Recuperi INPS anche per piloti e hostess.**

*Niente esoneri contributivi per indennità di volo straordinaria, indennità di flessibilità di turno, indennità integrativa di volo e altre non legate all'impiego sui velivoli. Anche per i Giudici di merito ciò che non corrisponde ad attività di volo propriamente intesa, non può andare esente da imposizione contributiva.*

---

*di Mauro Parisi*

*Studio Legale VetL*

Le rotte aeree delle vacanze si incrociano quest'anno anche con quelle dei recuperi contributivi da parte dell'INPS. Nel mirino dell'Istituto sono finite questa volta le compagnie di volo e, in particolar modo, le indennità corrisposte a vario titolo al personale viaggiante.

L'attenzione dell'Istituto è stata attratta da quelle compagnie aeree che non di rado remunerano i propri dipendenti con trattamenti variamente denominati - talvolta anche correlati all'impiego a bordo di aeromobili, ma non di lavoro *stricto sensu*- che vengono equiparate, quanto al loro regime contributivo, a quelle cosiddette di volo. Da tale ritenuta equipollenza, chiaramente, discende l'applicazione di esoneri contributivi che possono generare notevoli vantaggi economici.

A parere dell'INPS, tuttavia, le attività di lavoro operate nei cieli, anche ai fini contributivi, non possono essere ritenute assimilabili a quelle che avvengono al suolo, negli aeroporti o comunque solo riferibili al lavoro in quota, le seconde distinguendosi giuridicamente dalle prime e meritando trattamenti distinti.

La tesi fatta propria dall'INPS è sempre stata quella dell'esenzione parziale delle sole indennità di volo (*cfr.* Messaggio INPS n. 1711/2019, con eccezione quanto agli esoneri totali per il periodo 2014-2017).

In forza della considerazione del regime applicabile, l'INPS ha avviato controlli ispettivi minuziosi proprio tra i banchi delle partenze di importanti

compagnie, giungendo a contestare molte delle indennità di cui ha goduto nel tempo il relativo personale e operando recuperi di contribuzione dopo estesi accertamenti.

I diritti vantati dall'Istituto sull'imponibilità ai fini contributivi di quanto erogato al personale viaggiante per attività e in circostanze non legate strettamente a quelle relative all'impiego in volo, trovano oggi un'ulteriore e importante conferma nella **sentenza del Giudice del lavoro di Varese del 26.02.2024, n. 16**.

Per meglio intendere la questione, va innanzitutto osservato come in effetti la legge stabilisca espressamente un regime di favore per le indennità legate all'impiego del personale viaggiante, le quali sono esentate da versamenti contributivi.

La legge stabilisce un regime di favore ai sensi del combinato disposto del Codice della Navigazione (Regio Decreto n. 327/1942) e del TUIR. In particolare, l'art. 907 del Codice della Navigazione dispone che

*Al personale di volo ed a quello che viene temporaneamente comandato a prestare servizio a bordo, oltre alla retribuzione pattuita, deve essere corrisposta un'indennità di volo*

Affinché si possa parlare di indennità di volo, dunque, **non risulta sufficiente la sola “connessione” con il volo**, ma occorre prestare effettivamente “*servizio a bordo*” dell'aeromobile.

La differenza, ai fini contributivi, non è di poco conto.

Tra le indennità osservate speciali da parte dell'INPS e dei suoi ispettori vi sono quelle concesse a piloti, steward e hostess in connessione alla loro attività –e magari pure a viaggi aerei-, comunque denominate, ma non legate all'impiego nei cieli.

Per esempio, attenzione è stata posta a una particolare voce di premio volta a fidelizzare il dipendente e corrisposta in occasione dell'anniversario della sua assunzione nella compagnia aerea (denominata suggestivamente “indennità di volo straordinaria”). In caso di spostamento di assistenti di volo e piloti alla sede

di inizio del servizio, vengono garantire “indennità di posizionamento”. Anche l’assenza del servizio, se il dipendente garantisce comunque la sua presenza in “riserva”, per i casi di sostituzione di colleghi che dovessero all’ultimo risultare assenti, viene premiata con un’“indennità di riserva in aeroporto”.

Premi e indennità per la disponibilità a non avere un turno fisso sono attribuiti in funzione compensativa, quali “indennità di flessibilità di turno”.

In connessione ai voli, ma in realtà legate alla loro assenza, anziché al loro svolgimento, sono le indennità denominate “integrative di volo”. Tali indennità sono corrisposte in misura fissa a piloti impegnati in mansioni amministrative, i quali perciò, non potendo svolgere servizi di volo, andrebbero incontro a minori emolumenti.

Per le compagnie aeree anche in questi casi troverebbe comunque riferimento e applicazione il suddetto art. 907 del Codice della Navigazione. Con il conseguente e connesso effetto di potere godere degli sgravi previsti dall’art. 51, comma 6, TUIR, che al riguardo espone testualmente che

*Le indennità e le maggiorazioni di retribuzione spettanti ai lavoratori tenuti per contratto all'espletamento delle attività lavorative in luoghi sempre variabili e diversi, anche se corrisposte con carattere di continuità, le indennità di navigazione e di volo previste dalla legge o dal contratto collettivo (...) concorrono a formare il reddito nella misura del 50 per cento del loro ammontare.*

Fermo il precetto positivo, l’estensione della nozione di indennità esonerata appare ardua.

Del resto, nel tempo anche altre disposizioni hanno ribadito ed esteso la misura dell’esenzione contributiva connessa alle indennità di volo, come per esempio, in forza dell’art. 13, co. 19, D.L.n. 145/2013 e l’art. 28, D.L.n. 133/2014. Tuttavia, non risulta essere mai stato posto in discussione, tantomeno in senso estensivo, il fondamento esonerativo in discorso.

Per cui, alla luce di una previsione di legge chiara nel perimetrare il regime da applicare, l’avviso, non solo l’INPS, ma anche dei Giudici, non poteva che essere contrario a quanto inteso dalle compagnie di volo rispetto a una sua estensione a situazioni contermini.

Sulla circostanza che gli esoneri contributivi fossero destinati solo al personale impegnato nei cieli, si è peraltro in tempi recenti pronunciata la Suprema Corte, che ha ribadito il principio per cui il regime fiscale privilegiato può essere giustificato solo quando il lavoratore svolge un servizio di volo effettivo (cfr. sentenza n. 6680/2023). Una conclusione che si ravvisa fondata anche sul richiamo operato a suo tempo dall'art. 6, DPR n. 131/1978 al menzionato art. 907 del Codice della Navigazione.

Al contrario, **nessun appiglio positivo sembra emergere a favore dell'interpretazione in senso estensivo** pretesa da molte compagnie aeree, che paiono perciò interpretare in via analogica e vietata la possibilità di un esonero contributivo.

Una soluzione a favore delle compagnie di volo e del loro personale che non ha convinto neppure il Giudice del lavoro di Varese -nella cui competenza territoriale ricade, per esempio, il lavoro svolto presso l'aeroporto di Malpensa-, il quale ha in modo netto rimarcato come il regime fiscale privilegiato non possa essere giustificato nel caso in cui l'erogazione dell'indennità sia scollegata da un reale servizio a bordo. In tale ipotesi, infatti, viene meno la ragione giuridica dell'esenzione dalla tassabilità, atteso che il carattere risarcitorio dell'indennità di volo -legata al relativo rischio- giustifica il regime agevolato solamente per la particolarità del servizio svolto.

A prescindere dal *nomen iuris* utilizzato e dalle denominazioni attribuite da compagnie aeree e contratti di volta in volta, l'analisi a cui anche il Giudice del lavoro di Varese era chiamato, atteneva, come sempre, alla concreta attività di lavoro esercitata, della cui dimostrazione e inerenza al volo ex art. 907 Cod. Nav. era tenuta la compagnia aerea ingiunta ai versamenti contributivi a titolo di recupero.

All'esito della disamina giudiziale, perciò, in riferimento allo scrutinio delle indennità corrisposte e sopra considerate (es. indennità di volo straordinaria, indennità di posizionamento, indennità di riserva in aeroporto, indennità di flessibilità di turno e indennità integrative di volo), la suddetta sentenza n.

**16/2024 non ha potuto che ribadire gli assunti di principio e confermare le pretese fatte proprie dall'Istituto:**

*nel caso di specie, ribadito che l'onere probatorio in ordine alla sussistenza dei requisiti applicativi della normativa sopra richiamata grava sulla società ricorrente, trattandosi di fattispecie in relazione alle quali è invocato un esonero contributivo; osservato che la società non risulta aver formulato alcun capitolo di prova in ordine alle modalità di esercizio e al concreto contenuto delle attività di volta in volta in considerazione; alla luce della complessiva documentazione agli atti nonché delle allegazioni difensive delle parti, ritiene il Giudice che le indennità di cui si controverte non siano qualificabili quali "indennità di volo" ai sensi dell'art. 907 cod. nav., non risultando dimostrato che le stesse siano state corrisposte con stretto riferimento al servizio durante il volo, ed anzi, risultando il contrario.*

25.06.2024

**LE VIDEO-RISPOSTE ALLE TUE DOMANDE**

**SOLUZIONI**

**VAI SUL NOSTRO SITO**

**CLICCANDO QUI**

**OPPURE**

**ISCRIVITI AL NOSTRO CANALE YOUTUBE**

**VIGILANZA LAVORO**



**LA TUA VISTA SUL MONDO  
DELL'ISPEZIONE**