

Pensioni dei Ferrovieri ... regole previdenziali da rivedere!

Convegno sulle pensioni dei Ferrovieri indetto presso il "Pirellone, l'edificio di [Milano](#) ove ha sede il [Consiglio regionale della Lombardia](#), la relazione tecnica tenuta dalla FAST CONFSAL.

Giorno 25 maggio u.s. si è svolto presso "il grattacielo Pirelli" un importante convegno presso la sede Gonfalone sui trattamenti pensionistici dei Ferrovieri, dal tema:

"Ricondurre nella giusta dimensione l'età pensionabile dei Ferrovieri"

I lavori sono stati presieduti e moderati dal Consigliere Regionale dell'UDC **Enrico Marcora**, che ne ha anche curato egregiamente l'organizzazione, insieme a **Guzzetta Giuseppe**, Macchinista di Trenitalia, che a sua volta è intervenuto in apertura dei lavori per rivendicare con passione le giuste ragioni dei Ferrovieri, impegnati nell'esercizio ferroviario, per una revisione delle norme previdenziali emanate dal Governo Monti con la legge 214/2011, che hanno stravolto le regole previdenziali previste dal Fondo Speciale delle Ferrovie dello Stato.

La relazione tecnica sull'analisi del sistema pensionistico nel suo complesso è stata poi affidata ad **Apadula Agostino**, quale **Segretario Organizzativo FAST CONFSAL**, che nel suo intervento ha analizzato le ragioni **addotte quasi con furore ideologico dalla Ministra Fornero** per sostenere "la sua riforma pensionistica" che a parere della FAST CONFSAL è iniqua quanto improvvida, perché scarica interamente sui lavoratori dipendenti e pensionati a basso reddito, l'esigenza di dare sostenibilità futura "**al sistema pensionistico italiano**" che sconta anche gli squilibri dovuti alla gestione allegra fatta in passato sul capitolo della previdenza, ma soprattutto in quello dell'assistenza.

In particolare il rappresentante FAST ha evidenziato come sulla mancata tenuta del nostro sistema previdenziale, **fuori da ogni facile polemica di maniera**, hanno in parte sicuramente anche inciso:

- la congruità per lo meno eccessiva dei trattamenti pensionistici assicurati alla nostra immensa classe politica con regole di privilegio, che ancora oggi in massima parte continuano a sussistere;
- i trattamenti previdenziali garantiti all'altrettanto numerosa classe dirigente del nostro paese, composta da coloro che hanno amministrato i carrozzoni e le partecipazioni statali, dalla pletera di presidenti e dirigenti di Authority, dei Monopoli di Stato e di altre numerose autorità pubbliche, ai quali nemmeno il Governo Monti, dopo un pomposo annuncio, è stato capace di dare "tetti e limitazioni" alle loro retribuzioni e che quindi continueranno a fruire di trattamenti pensionistici di decine e decine di migliaia di Euro al mese, in un momento in cui invece ai cittadini comuni si chiede di contribuire oltre misura al risanamento del Paese;
- le regole previdenziali di favore assicurate ancora oggi a categorie ben individuate del pubblico impiego: magistrati, militari, politici e dipendenti degli Enti locali a Statuto Speciale ecc. ecc.

- gli abusi indecenti perpetrati sull'assistenza, spesso alimentati dalla politica alla ricerca ossessiva del consenso facile, in materia di **"pensioni d'invalidità"**, **"indennità di accompagnamento"** e così via, un capitolo che rischia di appesantirsi anche per l'assistenza e per l'assegnazione degli assegni sociali INPS garantiti, per la ricongiunzione magari virtuale dei familiari degli stranieri, che sempre più numerosi lavorano in Italia. Una problematica nuova e complessa che potendo provocare in un futuro **"una nuova bolla previdenziale"** dovrà essere affrontata quanto prima, **senza atteggiamenti perbenistici**, trattandosi di fatto "di trattamenti previdenziali" resi senza versamento di contribuzione alcuna.

Per quanto attiene invece alla necessità di intervenire sulle regole previdenziali, per garantire la sostenibilità del Welfare in ragione del **"progressivo invecchiamento" della popolazione**", che farà sì che **nel 2040 le persone di età superiore a 65 anni saranno il 45% della popolazione in età di lavoro**, la FAST ritiene che, per evitare "possibili carenze di manodopera rispetto alle esigenze occupazionali delle aziende" le soluzioni da individuare dovranno tenere conto **"delle specificità, complessità e gravosità delle lavorazioni, come nel caso degli addetti al trasporto ferroviario"** e partire dal presupposto che, anche in presenza di mansioni ripetitive, non gratificanti e non particolarmente impegnative, ai "lavoratori in età avanzata" non potranno comunque essere richieste prestazioni a pieno regime, mentre dovrà invece prevedersi l'estensione per essi di:

- lavorazioni a tempo parziale;
- forme di pensionamento flessibile;
- estensione del ruolo della formazione.

Il rappresentante della FAST CONFSAI, per una maggior chiarezza sulle soluzioni indicate per l'impiego dirompente dell'utilizzazione dei lavoratori anziani nei cicli produttivi, a titolo esemplificativo ha illustrato come:

- in Spagna, nello stabilimento FORD di Valencia la maggioranza dei lavoratori di età superiore a 61 anni **partecipano al piano di pensionamento parziale sostenuto dal Governo** che consente a questi lavoratori di ridurre l'orario di lavoro di una percentuale che può arrivare all'85%, favorendo nel contempo l'assunzione di un lavoratore giovane per ogni lavoratore in regime di pensionamento parziale;
- in Cambridgeshire nel Regno Unito è previsto per i lavoratori anziani la possibilità di riduzione dell'orario di lavoro del 20% e più, fermo restando la fruizione di trattamenti pensionistici parziali;
- in Austria tali politiche di pensionamento ed utilizzazioni parziali sono adottate già a partire dal 2008.

In tema di formazione Apadula segnala anche che in NTV, la nuova compagnia di trasporto ferroviario vengono assunti macchinisti in pensione per fare "lavoro di affiancamento" sui Macchinisti giovani.

Esempi di politiche economiche, rispettose dell'uomo che potrebbero ovviamente trovare sistematica applicazione soprattutto nel mondo occidentale attraverso sinergie tra gli stati con il concerto dell'U.E.

L'intervento di **Apadula** è proseguito quindi con l'esame dell'impatto negativo che la manovra pensionistica, decisa tra lacrime di cocodrillo, **dalla Ministra Fornero** ha avuto sui trattamenti pensionistici futuri dei Ferrovieri, sottolineando che come avvenuto per tutti i dipendenti sia pubblici che privati, anche per essi è stato previsto a partire da gennaio 2012 l'estensione pro rata del sistema di calcolo contributivo, quindi anche per coloro che avevano almeno 15 anni di contribuzione al 31/12/1995, **in assenza di una vera previdenza complementare stante i ritardi che si scontano in Italia sul secondo pilastro pensionistico**, oltre alla previsione del limite di età per **la pensione di vecchiaia che è schizzato repentinamente a 66 anni**, limiti temporali sui quali, che com'è noto, si aggiungeranno anche gli adeguamenti derivanti dalla normativa sulle aspettative di vita previsti già dalla legge 122/2010 che nel tempo porteranno, se non ci si mette seriamente a studiare

soluzioni alternative, a far lavorare fino a 70 anni ed oltre tutti i lavoratori italiani in modo **generalizzato** senza una valutazione oggettiva:

- > sui carichi di lavoro;
- > sulle condizioni ambientali;
- > sugli standard di sicurezza, che evidentemente verrebbero meno in alcuni cicli produttivi.

Tra l'altro ha segnalato il rappresentante FAST, con la riforma approvata ci siamo posti in condizione di stabilire così un primato in Europa, **visto che a già partire dal 2020 il limite per l'accesso ai trattamenti pensionistici in Italia** sarà superiore di un anno rispetto a quello applicato nella tanto decantata e virtuosa Germania.

Il problema più grosso, fermo restando la necessità di vigilare sui processi di "armonizzazione dei requisiti pensionistici" previsti dalla legge Fornero/Monti sul Fondo degli addetti al trasporto Pubblico locale e del Trasporto aereo, a parer quindi della FAST CONFISAL lo si è avuto sul sistema di regole previdenziali in vigore nell'ormai ex **Fondo Pensionistico Speciale delle Ferrovie dello Stato**, fondo pensione istituito presso l'INPS con la legge 488/99, legge Finanziaria del 2000, che aveva salvaguardato a ragione i limiti d'età dei 58 anni per l'accesso alla pensione di vecchiaia previsti dell'[art. 219, commi 1 e 2, del TU di cui al DPR 29 dicembre 1973, n. 1092](#), per i Ferrovieri addetti alla circolazione treni e conseguentemente anche gli aumenti di valutazione che ne derivavano, il famoso decimo pensionabile.

Prestazioni pensionistiche specifiche previste per il personale dei treni e della manovra che non erano state modificate fino ad ora nella sostanza, da nessuna delle riforme pensionistiche che si sono succedute negli ultimi venti anni, a partire dal Dlvo 503/2000 comunemente conosciuta come legge Amato, per proseguire con la legge Dini del 1995, con la legge Prodi e così via, in quanto evidentemente il legislatore, in occasione dell'approvazione delle riforme pensionistiche riconosceva che, nella tipologia di lavoro di questi profili professionali addetti alla circolazione dei treni sono presenti parametri di gravosità, legati all'impegno, alla atipicità degli orari e degli ambienti di lavoro, che dovevano essere obiettivamente valutati **al punto da prevedere riduzioni per l'accesso al pensionamento di vecchiaia**, rispetto alla pluralità degli altri lavoratori per i quali l'età del pensionamento di vecchiaia veniva già fissato gradualmente a 65 anni.

Con il comma 18 dell'articolo 24 del decreto legge 6 dicembre 2011, convertito in legge 22 dicembre 2011 n. 214, si è invece introdotta un a norma che in modo perlomeno rozzo ed improvvido ha modificato lo status quo in materia pensionistica per tutti i lavoratori, senza **"tenere conto**, così come tra l'altro si prefiggeva nello spirito la stessa riforma Fornero, **delle obiettive peculiarità ed esigenze dei settori lavorativi** regolati dalle gestioni pensionistiche esclusive, come quella del Fondo Speciale F.S., nelle quali erano presenti regimi previdenziali diversi da quelli esistenti nell'assicurazione generale obbligatoria .“

Tra l'altro questi lavoratori addetti alla circolazione treni, si sono visti modificati di colpo i loro limiti di accesso al pensionamento di vecchiaia senza poter usufruire della normativa sulle lavorazioni usuranti prevista dalla legge 4 novembre 2010, n.183 e del DLgs 21 aprile 2011, n. 67, a causa dei vistosi limiti di questa legge, che sta scontando anche difficoltà nella sua pratica applicazione **per la vetustà dei suoi contenuti e per l'inadeguatezza delle tipologie delle lavorazioni in essa previste**.

Riteniamo pertanto che alla legge sulle attività usuranti, bisogna apportare modifiche sostanziali, intervenendo su di essa **per renderla più fruibile ed aumentare la platea** delle lavorazioni in essa regolamentate, comprendendo quindi sia il personale che è amministrato dal FONDO Speciale F.S. che quello dipendente dalle nuove società del trasporto: quali NTV, RTC, la stessa Tre Nord i cui lavoratori addetti necessitano anch'essi di migliori e più appropriate tutele previdenziali, introducendo anche una sorta di proporzionalità tra gli anni di utilizzazione in mansioni definite usuranti ed gli anni di riduzione dell'età d'accesso al diritto a pensione, considerato che oggi la legge 67/2011 prevede solo **"il generico parametro**

della metà della carriera lavorativa” che potrebbe penalizzare chi magari lungo il corso dell’attività lavorativa è costretto a cambiare mansione per motivazioni diverse.

Dopo il rappresentante FAST CONFISAL sono intervenuti quindi, oltre al Medico **Santo Calveri** che ha ben evidenziato le negatività della riforma rispetto ai suoi effetti sulle condizioni fisiche di coloro che sono utilizzati in età avanzata su particolari lavorazioni, i parlamentari presenti: **On. le Maria Luisa Gnechi del P.D., On. le Lino Duilio del P.D., On. le Sergio Piffari dell’IDV** che ognuno per le loro competenze e per la loro appartenenza politica hanno espresso la condivisione della necessità di dare soluzioni alle problematiche previdenziali create con la riforma Fornero per i lavoratori impegnati in attività gravose e complesse come quelle legate al trasporto ferroviario.

I lavori hanno quindi registrato **gli interventi di numerosi lavoratori dei trasporti presenti** che, con giusta veemenza hanno espresso i loro timori e la loro rabbia per una riforma previdenziale sbagliata quanto iniqua, che crea incertezza e paure sul loro futuro.

Al dibattito hanno preso parte quindi altri rappresentanti sindacali, tra i quali il Segretario Regionale FAST CONFISAL **Parise Giuseppe** che ha ribadito l’impegno e la disponibilità della FAST CONFISAL a condividere le iniziative politiche e sindacali che si riterranno utili per dare soluzione ai problemi d’ordine previdenziale sollevati.

Su questa intesa, partecipata anche dalle forze politiche presenti, il Consigliere Regionale **Enrico Marcora dell’UDC** ha quindi concluso il convegno ribadendo anche egli la disponibilità del suo partito a ricercare soluzioni congrue ai problemi dibattuti.

Roma Maggio 2012

La Segreteria Nazionale FAST CONFISAL