

X

AVVISO COMUNE
delle parti sociali stipulanti il C.C.N.L. delle Attività Ferroviarie

L'art. 24 del decreto legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito con modificazioni in legge 22 dicembre 2011, n. 214, recante nella rubrica "disposizioni in materia di trattamenti pensionistici" introduce una norma che modifica la situazione in atto per i lavoratori del settore delle attività ferroviarie, con il concreto rischio di creare problemi rilevanti per il personale interessato, per le aziende e per la collettività.

L'ultimo capoverso del comma 18 dell'art. 24 sopracitato, infatti, dispone che a decorrere dal 1° gennaio 2012 "... le disposizioni di cui al presente articolo si applicano anche ai lavoratori iscritti al Fondo speciale istituito presso l'INPS ai sensi dell'art. 43 della legge 23 dicembre 1999, n. 488".

Il Fondo speciale in questione, istituito presso l'INPS a decorrere dal 1° aprile 2000, in sostituzione del precedente Fondo Pensioni del personale delle Ferrovie dello Stato, consentiva:

- al "personale viaggiante", occupato cioè nelle attività di condotta dei mezzi di trazione ferroviari (macchinisti e addetti alla condotta dei mezzi di manovra);
- agli addetti alle attività di sicurezza e di assistenza alla clientela a bordo treno (capi treno/capi servizi treno ed operatori specializzati di bordo);
- al personale navigante, nonché a quello addetto alle attività di manovra/formazione nelle stazioni e negli scali ferroviari (aggancio e sgancio locomotive, composizione e scomposizione convogli ferroviari),

la possibilità di maturare il requisito pensionistico di vecchiaia a 58 anni di età e con un'anzianità di servizio di almeno 25 anni. A tali requisiti si è poi aggiunto quello relativo alla c.d. "finestra mobile" in vigore fino al 31.12.2011 per effetto delle modifiche introdotte dalla legge n. 214/2011.

Le ragioni di tale status previdenziale risiedevano, e tuttora risiedono, nella gravosità delle lavorazioni svolte da tale personale che nelle tre citate tipologie di attività si trovano:

- a) ad operare a bordo dei treni e delle navi in turni non cadenzati e, quindi, con orario di inizio e fine delle prestazioni giornaliere variabili di giorno in giorno;
- b) alla condotta nelle stesse condizioni di cui sopra ed in particolare, per quanto attiene all'alta velocità, alla guida di treni che possono raggiungere i 360 km/ora e trasportare oltre 600 viaggiatori;
- c) ad operare con sistematicità in ambienti esterni, sottoponendosi – nell'effettuazione delle attività lavorative – a tutte le possibili variazioni atmosferiche. Svolgono, inoltre, operazioni particolarmente gravose a diretto contatto con il materiale rotabile.

Proprio in conseguenza di tali più favorevoli requisiti per l'accesso alla pensione di vecchiaia, il personale in questione, pur avendone tutte le caratteristiche, non era stato inserito tra i soggetti addetti alle lavorazioni particolarmente faticose e pesanti, destinatari dei benefici della legge 4 novembre 2010, n. 183 e del D.Lgs. 21 aprile 2011, n. 67, come modificati dal comma 17 del ripetuto art. 24 della legge 214/2011.



Inoltre, tra le finalità perseguite dal comma 18 dell'art. 24 in questione, rientra quella di assicurare un processo di graduale incremento dei requisiti di accesso al pensionamento (c.d. armonizzazione), mediante apposito Regolamento, da emanare entro il 30 giugno 2012, per particolari categorie di lavoratori per i quali sono attualmente in vigore discipline specifiche di posizionamento in quiescenza. Tale disposto si ritiene possa ben adattarsi anche al personale ferroviario di cui sopra.

Tale personale, infatti, ha mantenuto nel corso del tempo la possibilità di accedere alla pensione di vecchiaia con requisiti di età (58 anni sia per gli uomini che per le donne), più congrui con le finalità generali, quali la garanzia della sicurezza del servizio di trasporto ferroviario di viaggiatori e merci, di cui sono fattori imprescindibili l'efficienza ed integrità fisica e psichica del personale interessato.

A tali motivazioni occorre aggiungere che l'eventuale innalzamento dell'età pensionabile, aumenterà in modo esponenziale il numero dei lavoratori adibiti alle sopra citate mansioni, che potranno divenire inabili alle stesse (cd. inidonei).

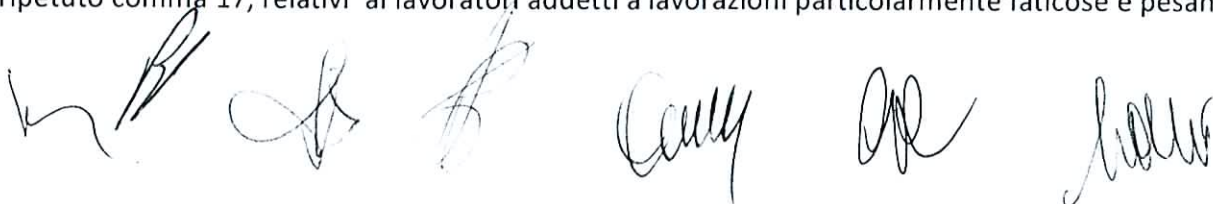
Infatti, per i motivi sopra indicati, i lavoratori in questione sono sottoposti ad un rigido protocollo di controlli sanitari (oggi implementati anche da esami tossicologici), sin dal momento dell'assunzione attraverso visite periodiche (cfr. Decreto del Ministro dei Trasporti 23 febbraio 1999, n. 88), più frequenti con il trascorrere dell'età, così che con l'aumentare di quest'ultima si accentua la possibilità di essere dichiarati inidonei a svolgere le mansioni proprie della figura professionale rivestita.

Tra l'altro, i lavoratori di cui trattasi sono stati coinvolti nelle precedenti modifiche delle regole pensionistiche, ma in un'ottica di tutela delle loro specifiche esigenze, come è avvenuto nelle seguenti situazioni:

- possibilità per uomini e donne di giungere fino a 65 anni effettuando le previste opzioni (art. 6 della legge 26 febbraio 1982, n. 54 e art. 6 della legge 29 dicembre 1990, n. 407), fermo restando il mantenimento dei requisiti fisici e psichici previsti per le mansioni svolte;
- partecipazione al regime delle c.d. "finestre pensionistiche", il quale, tuttavia, procrastinando solo la decorrenza ma non i requisiti per il diritto alla pensione di vecchiaia, non ha effetti sfavorevoli in caso di inidoneità dichiarata dopo che siano stati maturati i requisiti predetti (art. 12 della legge 30 luglio 2010, n. 122).

Per quanto sopra esposto, con riguardo al decreto attuativo di cui al citato comma 18 dell'art. 24 che dovrà avere efficacia dal momento della sua entrata in vigore con esclusione di ogni effetto retroattivo - si ritiene necessario ammettere il "personale viaggiante", "navigante" ed il "personale addetto alle attività di manovra/formazione dei rotabili ferroviari" al processo di graduale incremento dei requisiti di pensionamento, fino al raggiungimento dei requisiti più favorevoli per l'accesso al pensionamento di vecchiaia previsti per i lavoratori addetti a lavorazioni particolarmente faticose e pesanti, che rientrano nel campo di applicazione della legge 4 novembre 2010, n. 183 e del D.Lgs. 21 aprile 2011, n. 67, come modificati dal comma 17 del ripetuto art. 24 della legge 214/2011.

A tali fini, il predetto Regolamento dovrebbe prevedere, integrando il comma 17 della legge 214/2011, che tutto il personale sopra citato, a prescindere dalla gestione pensionistica obbligatoria alla quale risulti iscritto, per la peculiarità e gravosità delle attività svolte (come già avviene, per esempio, per i conducenti di mezzi pensanti su gomma che trasportano più di 9 passeggeri) rientri nel campo di applicazione della legge 4 novembre 2010, n. 183 e del D.Lgs. 21 aprile 2011, n. 67, come modificati dal ripetuto comma 17, relativi ai lavoratori addetti a lavorazioni particolarmente faticose e pesanti.



Per quanto riguarda, invece, l'applicazione dei commi 14 e 15 dello stesso art. 24 (all. 2), riguardante i c.d. "lavoratori esodati", si ritiene di dover rappresentare quanto segue.

Sulla base dell'Accordo istitutivo del Fondo di sostegno al reddito per il personale delle Società del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane del 15.5.2009, gestito in service dall'INPS, le Società del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, prive com'è noto degli ammortizzatori sociali tradizionali in forza dell'art. 3 del D.Lgs. del Capo Provvisorio dello Stato n. 869 del 12.8.1947, in presenza di riorganizzazioni e ristrutturazioni produttive, hanno attivato e concluso, nel corso del 2011, le procedure sindacali a livello territoriale, con le rappresentanze territoriali delle organizzazioni sindacali firmatarie del presente avviso comune, che, in applicazione del suddetto accordo, hanno prodotto intese che hanno consentito di individuare circa 2.600 lavoratori da collocare nelle prestazioni straordinarie di detto Fondo. Tali prestazioni presuppongono la risoluzione del rapporto di lavoro e consentono l'accompagnamento dei lavoratori fino alla erogazione della pensione e, quindi, al completamento, raggiunti i requisiti pensionistici, della c.d. "finestra mobile" prevista dalla previgente normativa previdenziale.

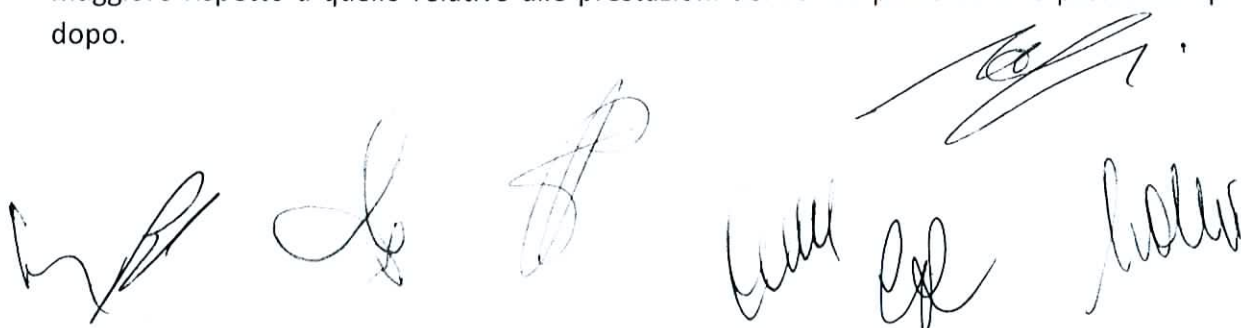
Tra il 1°.3.2011 e il 1°.12.2011 hanno risolto il rapporto di lavoro e sono stati collocati nelle prestazioni straordinarie del Fondo 2.431 lavoratori, ed altri 139 lavoratori possono accedere a tali prestazioni essendo ricompresi nel personale dichiarato in esubero con due accordi sindacali territoriali sottoscritti rispettivamente in data 26.10.2011 e 8.11.2011.

La norma del comma 14, lettera c), prevede per tali lavoratori che siano fatti salvi i requisiti di accesso e di regime delle decorrenze dei trattamenti pensionistici vigenti prima dell'entrata in vigore della stessa legge 214/2011, nei limiti del comma 15 e sulla base della procedura ivi disciplinata.

Il comma 15, infatti, rinvia ad un decreto che il Ministro del Lavoro e delle politiche sociali dovrà adottare di concerto con il Ministro dell'Economia e delle finanze, l'individuazione del limite massimo numerico dei soggetti interessati dalla norma del comma 14, nei limiti delle risorse finanziarie individuate, anno per anno, dallo stesso comma 15.

Ora, ove i 2.570 lavoratori delle Società del Gruppo FS destinatari delle prestazioni straordinarie del Fondo, non fossero ricompresi nei quantitativi individuati dal predetto decreto, si determinerebbe un onere aggiuntivo che le stesse Società dovrebbero sostenere per consentire ai lavoratori interessati di ottenere il trattamento pensionistico assolutamente non ipotizzabile al momento della stipula dell'accordo istitutivo del Fondo (15.5.2009). Infatti, proprio per contenere i costi a carico delle aziende – che com'è noto coprono interamente a loro carico le prestazioni straordinarie del Fondo (assegno straordinario e contribuzione correlata, compresa quella che, in costanza di rapporto di lavoro, sarebbe stata a carico del lavoratore) – la durata delle medesime è stata fissata in un massimo di 48 mesi.

Poiché i lavoratori interessati hanno, come detto, già risolto da tempo il rapporto di lavoro con le Società del Gruppo FS, appare difficilmente praticabile richiamarli al lavoro. In tale ipotesi, peraltro, i bilanci futuri sarebbero fortemente appesantiti dal conseguente onere retributivo e contributivo, ben maggiore rispetto a quello relativo alle prestazioni del Fondo prima ed alle prestazioni pensionistiche dopo.



Riteniamo perciò necessaria, nello spirito dichiarato dal Governo e dal Ministro del lavoro in particolare in alcune importanti occasioni pubbliche, una norma che consenta l'applicazione, senza alcun vincolo, del disposto della lettera c) del comma 14 per tutti i lavoratori che abbiano già risolto il rapporto di lavoro, o che possano farlo rientrando nel campo di applicazione della norma medesima, e che stiano fruendo o possano fruire, in forza di tale norma, delle prestazioni per l'accompagnamento a pensione previste dai Fondi di sostegno al reddito, come quello destinato ai dipendenti delle Società del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane.

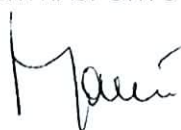
Auspichiamo e restiamo, quindi, disponibili ad una specifica audizione per meglio rappresentare le ragioni e le motivazioni del presente avviso comune.

Roma, 1° giugno 2012

AGENS



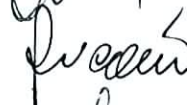
FEDERTRASPORTO



FILT-CGIL



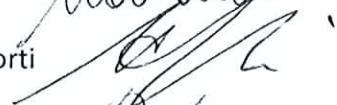
FIT-CISL



UILTRASPORTI



UGL Trasporti



FAST Ferrovie



ORSA Trasporti

