



Or.S.A.

Organizzazione Sindacati Autonomi e di base

SETTORE FERROVIE

SEGRETERIA GENERALE

00185 Roma, Via Magenta n.13 - Tel.06/4456789 - Fax 06/44104333

Sito internet: www.orsafferrovie.it

E-mail: sg.orsafferrovie@sindacatoorsa.it

Con il decisivo contributo del Sindacato

PENSIONI: PRESENTATA IN SENATO UNA PROPOSTA DI LEGGE CHE FA GIUSTIZIA DEI TORTI SUBITI DAI FERROVIERI

L'impegno di oltre un anno, il lavoro di questi ultimi mesi passati nel confronto con le forze politiche hanno prodotto un primo importante risultato. Il 30 luglio è stata presentata al Senato una proposta di Disegno di Legge - d'iniziativa del Senatore Antonio DE POLI - su "*Disposizioni in materia di trattamenti pensionistici dei lavoratori del settore ferroviario*" che finalmente accoglie le istanze dei ferrovieri di tutte le aziende che vogliono venga riconosciuta l'atipicità, la gravosità e la pesantezza del loro lavoro.

Il ripristino dei limiti pensionistici per il personale mobile, per la manovra e la navigazione cancellati dalla Legge Fornero, l'adeguamento degli stessi per i lavoratori di questi profili senza discriminare di data d'assunzione o di Impresa, il riconoscimento delle nuove attività (polifunzionale, traghettatore) e la tutela delle inidoneità erano gli obiettivi che l'OrSA si era da subito posta per dare finalmente certezze ad una categoria di lavoratori inopinatamente privata di un diritto riconosciuto ad altre professionalità dei trasporti ed ai ferrovieri degli altri Paesi Europei. Nessun Macchinista, Capo Treno, Manovratore in Europa va in pensione a 67 anni!

Una ingiustizia per i ferrovieri italiani, un inutile aggravio per le Imprese del settore certamente alle prese con il proliferare di personale inidoneo all'avanzare dell'età, un possibile abbassamento dei livelli di sicurezza nel trasporto ferroviario. Temi importanti che hanno contrassegnato il dibattito che l'OrSA ha sollecitato ai parlamentari dei vari schieramenti, evidenziando come i ricordati profili di esercizio abbiano in comune condizioni lavorative caratterizzate dallo stesso disagio legato ai turni di lavoro, da un progressivo aumento della produttività procapite, dall'accumulo delle mansioni e dal rischio insito nella particolare attività lavorativa.

Le nostre ragioni sono state accolte. Questo Disegno di Legge, alla cui stesura ha contribuito il fattivo lavoro svolto dal Sindacato in questi mesi, delinea in maniera chiara la necessità di una regolamentazione che coinvolga il settore nel suo complesso, senza differenze di professionalità o compiti.

Questa iniziativa va sostenuta con forza dai ferrovieri a cui chiediamo di aderire in massa alla raccolta firme che in tutti gli Impianti ed in tutte le sedi OrSA stiamo promuovendo perché il Parlamento - pur in una situazione politica così difficile - accolga le ragioni di una Categoria di lavoratori che tanto hanno dato al Paese in un settore fondamentale per la collettività.

**RICOSTRUIAMO ASSIEME IL NOSTRO
DIRITTO AD UNA PENSIONE GIUSTA !**

**SOSTIENI QUESTA IMPORTANTE
INIZIATIVA CON LA TUA FIRMA !**

Roma, 2 agosto 2013

La Segreteria Generale Or.S.A. - Ferrovie

I contenuti del Disegno di Legge sono anche consultabili sul sito www.sindacatoorsa.it



Senato della Repubblica

XVII LEGISLATURA

N. 985

DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa del Senatore Antonio DE POLI

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 30 luglio 2013

Disposizioni in materia di trattamenti pensionistici dei lavoratori
del settore ferroviario

ONOREVOLI SENATORI. - 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" ha introdotto una norma che modifica la situazione in atto per i lavoratori del settore delle attività ferroviarie, che creerà problemi rilevanti per il personale interessato, per le aziende e per la collettività.

L'ultimo capoverso del comma 18 dell'art. 24 sopracitato, ha infatti soppresso il requisito pensionistico più favorevole ai lavoratori iscritti al Fondo speciale istituito presso l'INPS ai sensi dell'art. 43 della legge 23 dicembre 1999, n. 488" che consentiva al:

- personale mobile occupato in attività di condotta dei mezzi di trazione ferroviari ed alle attività di sicurezza e di assistenza alla clientela a bordo treno;
- personale navigante a bordo dei traghetti gestiti dal gestore dell'Infrastruttura per la garanzia della continuità territoriale
- personale addetto alle attività di manovra/formazione/traghettaggio negli scali ferroviari

la possibilità di maturare un requisito pensionistico più favorevole (58 anni di età ed una anzianità di servizio di almeno 25 anni), dettato dalla oggettiva gravosità, pesantezza e rischio insito nelle mansioni di questi profili.

Infatti, tale personale opera in condizioni di lavoratore "isolato" alla condotta, all'assistenza ed alla sicurezza sui treni e sulle navi, alla composizione e scomposizione dei convogli ferroviari. È sottoposto a turni non cadenzati e variabili di giorno in giorno, in ambienti esterni soggetto a tutte le possibili variazioni atmosferiche svolgendo, inoltre, operazioni particolarmente gravose e rischiose a diretto contatto con il materiale rotabile.

È di tutta evidenza che le finalità generali di tale beneficio previdenziale - oggi inopinatamente soppresso - risiedevano nella necessità, più che mai attuale vista la

progressiva liberalizzazione di questo importante settore della mobilità, di garantire standard adeguati di sicurezza del servizio di trasporto ferroviario di viaggiatori e merci, di cui sono fattori imprescindibili l'efficienza, l'integrità fisica e psichica del personale interessato. Per tali ragioni 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, accentuando così la possibilità di essere dichiarati non più idonei a svolgere le mansioni proprie della figura professionale rivestita.

L'attuale situazione del settore ferroviario, come ricordato già pienamente liberalizzato con la presenza di oltre 40 Imprese Ferroviarie sul mercato italiano del trasporto viaggiatori e merci su ferro, impone:

a) una armonizzazione previdenziale per i lavoratori dei profili ricordati, indipendentemente dalla Società / impresa di appartenenza e dalla data di assunzione

b) Una norma di tutela per il personale divenuto inidoneo alle mansioni rivestite a causa delle condizioni di usura e stress causati dalla prestazione lavorativa e che oggi può essere licenziato per mancanza di riutilizzazione in Azienda

Va ricordato che l'aspettativa di vita per i lavoratori dei profili professionali più sopra ricordati risulta - da studi di settore - molto inferiore rispetto a quella media degli altri ferrovieri (per il personale mobile di circa otto anni) e tale quadro tende ad aggravarsi per l'aumento della produttività pro-capite, la riduzione dell'equipaggio treno, delle squadre di manovra e delle tabelle di armamento delle navi traghetto FS.

Infine, una comparazione dei limiti previdenziali condotta dal Sindacato OrSA - Ferrovie dimostra come in Europa nessun

ferroviere con le mansioni in questione accede così tardi al diritto di pensione.

È, dunque, fondamentale evitare lo sfruttamento psico-fisico in età avanzata del personale ferroviario di condotta - accompagnamento - manovra e navigante

quale condizione atta ad evitare problemi alla sicurezza ferroviaria ed a garanzia dell'aspettativa di vita di questi lavoratori, ulteriormente compromessa dalle iniziative legislative del passato Governo che con questa proposta si intende correggere.

DISEGNO DI LEGGE**Art. 1**

1. In ragione della particolare usura, delle specifiche aspettative di vita, dell'obbligo del mantenimento di speciali requisiti psico-fisici, nonché per garantire la sicurezza del trasporto ferroviario, il personale operante nelle imprese ferroviarie e nelle imprese dei gestori delle infrastrutture ferroviarie con mansioni di : addetto alla condotta dei treni, addetto alla scorta dei treni, addetto alla manovra/traghettaggio/formazione treni ed il personale imbarcato a bordo delle navi traghetto, consegue il diritto alla pensione al raggiungimento del requisito anagrafico di cinquantotto anni di età e del requisito contributivo di trentotto anni, di cui almeno venti anni effettivamente svolti nelle mansioni sopra citate.

Art. 2

2. Qualora per la perdita dei requisiti psico-fisici previsti dalle disposizioni vigenti al personale addetto alle mansioni di cui all'art.1, venga revocato definitivamente il certificato abilitativo per lo svolgimento della mansione, se ha compiuto almeno cinquantacinque anni di età e se ha raggiunto il requisito contributivo di almeno trentacinque anni, di cui almeno quindici anni effettivamente svolti nella mansioni di cui all'art.1, è riconosciuto il diritto alla pensione. In alternativa, il lavoratore può optare, qualora possibile, il proseguimento dell'attività lavorativa nelle mansioni consentite dai propri requisiti psico-fisici residui fino al raggiungimento del limite di età per l'accesso al pensionamento.

Art. 3

1. Agli oneri derivanti dall'attuazione dei commi 1, 2, e 3 del presente articolo, si provvede mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa relativa al Fondo per interventi strutturali di politica economica di cui all'articolo 10, comma 5, del decreto-legge

29 novembre 2004, n.282, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 dicembre 2004, n.307.

2. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

Art. 4

1. Il secondo periodo del comma 18 dell'articolo 24 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n.201, convertito, con modificazioni,dalla legge 22 dicembre 2011, n.214,e successive modificazioni, è così modificato, dopo le parole "..... Legge 23 dicembre 1999, n.488" va aggiunta la seguente frase: ad eccezione di quanto previsto dalla legge n.(la presente) .