



Or.S.A.

Organizzazione Sindacati Autonomi e di base

SETTORE TRASPORTI

SEGRETERIA GENERALE

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

Sito internet: www.sindacatoorsa.it

E-mail: sg.orsatrasporti@sindacatoorsa.it

Prot. n° 14/S.G./Or.S.A.

Roma, 3 giugno 2013

Camera dei Deputati

XI Commissione Lavoro Pubblico e Privato

c.a. *Presidente On. Cesare Damiano*

c.a. *Componenti tutti*

La scrivente Organizzazione sindacale in considerazione delle evidenti ricadute che interessano i lavoratori del settore ferroviario per le modifiche del regime previdenziale introdotte con la Legge 214/2011, cosiddetta "Legge Fornero" ed in considerazione della propria ampia rappresentanza del settore richiede un'audizione per illustrare compiutamente le proprie considerazioni sugli effetti che si stanno determinando dall'applicazione della citata legge.

In attesa della richiamata audizione e per anticipare alcune delle nostre principali evidenze si allega documento di sintesi della Segreteria Generale Or.S.A. – Trasporti.

Distinti saluti.

Il Segretario Generale Or.S.A. Trasporti
Alessandro Trevisan



Or.S.A.

Organizzazione Sindacati Autonomi e di base

SETTORE TRASPORTI

SEGRETERIA GENERALE

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

Sito internet: www.sindacatoorsa.it

E-mail: sg.orsatrasporti@sindacatoorsa.it

Allegato I al Prot. n° 14/S.G./Or.S.A.

Roma, 3 giugno 2013

Nel premettere che la scrivente rientra tra le Organizzazioni Sindacali maggiormente rappresentativa nel settore dei trasporti ed, in particolare, nel personale ferroviario di esercizio, con la presente sono a sottoporre alla Vostra attenzione la seguente questione di carattere previdenziale che si è verificata a seguito della Legge 214/2011(cd. Legge Fornero).

Quest'ultima ha – inopinatamente e senza giustificazione alcuna – portato i limiti pensionistici di Macchinisti, Capi Treno, Manovratori, Formatori Treno e Personale Navigante dai 58 anni ai 67 anni di età con una estensione della vita lavorativa che, oltre a determinare evidenti criticità occupazionali di cui si parlerà nel prosieguo, introduce ingiustificate differenze tra lavoratori dello stesso profilo professionale che svolgono la stessa mansione ma che operano in regimi di esercizio ferroviario differente (a titolo esemplificativo, Ferrovieri e Ferrotranvieri).

Occorre, innanzitutto, evidenziare che il problema riguarda specifici profili professionali e le attività a questi deputate, per le quali intervengono diversi aspetti: il primo legato allo standard di sicurezza che richiede l'idoneità fisica del lavoratore, il secondo afferente l'orario e i turni lavoro, questi ultimi non cadenzati e/o svolti in condizioni particolarmente disagiate che incidono sulla regolarità della vita quotidiana e determinano ripercussioni sulla salute del lavoratore.

Studi e ricerche, peraltro condotte anche dalla scrivente Organizzazione Sindacale, hanno riscontrato che in alcuni profili professionali queste condizioni di lavoro, assolutamente irregolari ed anomale, determinano un'aspettativa di vita inferiore rispetto a quella media del popolo italiano.

Ad avvalorare detta tesi si ricorda una ricerca, disposta dal Gruppo FS già alla fine degli anni '70, che evidenziava per i profili professionali più sopra ricordati un'aspettativa di vita di molto inferiore rispetto a quella media degli altri ferrovieri (per il personale mobile di circa otto anni). Tale quadro non solo è confermato ancora oggi, ma 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.

A queste prime considerazioni vanno aggiunte l'integrazione delle mansioni, l'estensione dei nastri lavorativi e le sollecitazioni a cui è sottoposto il fisico del personale per un lungo periodo a bordo di treni sempre più veloci, delle navi e negli scali ferroviari.

Oggi l'orario di lavoro del personale mobile in tutte le imprese ferroviarie raggiunge almeno le 44 ore settimanali mentre il limite delle 10 ore giornaliere previsto dal Contratto Collettivo di Settore viene superato abbondantemente in diverse aziende, alcune delle quali, sia merci che viaggiatori, raggiungono le 12 ore. Le squadre di manovra e formazione treno compongono e

scompongono i convogli anche con un solo uomo a terra a cui è stato significativamente aumentato l'orario di lavoro settimanale ed ampliate le mansioni, con un significativo aumento della polifunzionalità di utilizzazione. Nelle navi gli equipaggi sono stati progressivamente ridotti, compressi i riposi ed ampliati i nastri lavorativi e le mansioni di bordo.

Oltre ai periodi di riposo giornaliero irregolari, anche i pasti non rispettano la fruizione nelle normali fasce orarie frutto di turni di lavoro, anche di dieci ore, che costringono il lavoratore a pranzare spesso dopo le ore 16.00 o a cenare oltre le 22.00.

25-30 anni di servizio in queste condizioni di lavoro determinano problemi fisici di significativa importanza con squilibri dei valori della pressione arteriosa, colesterolo, glicemia, problemi alla colonna vertebrale a cui si sommano una riduzione visiva e dell'udito che ne determinano una inidoneità alle mansioni, in numerosi casi definitiva. Ecco, dunque, determinarsi quelle criticità occupazionali di cui parlavamo in premessa e che possono portare, in alcuni casi, persino al licenziamento.

In sintesi, è possibile tranquillamente affermare che nel corso di questi ultimi anni, anche a seguito del processo di liberalizzazione che ha inciso principalmente sulle condizioni di lavoro, i turni sono peggiorati, le mansioni si sono integrate, le sollecitazioni fisiche e il grado di attenzione richiesto sono decisamente aumentate.

Quanto sopra, non solo per il personale del Gruppo Ferrovie dello Stato, ma anche per i dipendenti delle altre imprese ferroviarie le cui condizioni di lavoro, se debitamente ed oggettivamente valutate, non possono non essere ricomprese tra le attività lavorative da considerare gravose ed usuranti.

In tal senso, va tenuto nella debita considerazione che i dipendenti del Gruppo Ferrovie dello Stato, assunti prima del giugno 2003, usufruivano sia dell'aumento del decimo per ogni anno di servizio svolto che del limite di 58 anni per ottenere la pensione di vecchiaia.

La Legge 214/2011, anziché uniformare le condizioni previdenziali rispetto allo svolgimento delle attività cosiddette usuranti, le ha proditoriamente cancellate per coloro che ne usufruivano.

Un paradosso che si accompagna all'illogicità di una Legge che costringe Macchinisti, Capi Treno, Manovratori, Formatori e Marittimi a lavorare sino all'età di 67 anni, con il rischio, per molti di loro, di versare i contributi previdenziali senza ricevere alcun assegno previdenziale a causa di una ridotta aspettativa di vita.

Dal punto di vista sanitario, non va dimenticato che i lavoratori in questione operano in attività inerenti la sicurezza del trasporto ferroviario ed il controllo della loro integrità ed efficienza psico-fisica è sottoposta a rigidi protocolli sanitari attraverso frequenti visite periodiche e di revisione, la cui cadenza temporale si intensifica nel rispetto del Decreto del Ministro dei Trasporti del 23 febbraio 1999 n. 88.

Dette visite si intensificano con l'avanzare dell'età dei lavoratori, proprio in ragione del prevedibile e quasi naturale calo fisico per cui l'innalzamento dell'età pensionabile appare inevitabilmente destinato ad incrementare i casi di inidoneità fisica allo svolgimento delle mansioni proprie. È, dunque, di tutta evidenza la stretta relazione tra la piena capacità lavorativa di chi opera e le garanzie di sicurezza nel servizio di trasporto di cose e persone.

Questa situazione determina nei confronti del dipendente che arriva alla fase finale della propria vita lavorativa il concreto rischio di una brusca interruzione del rapporto di lavoro, spesso causata dall'impossibilità di una nuova riallocazione lavorativa.

Questo pericolo è reale per i dipendenti delle piccole/medie aziende di trasporto dove i Contratti di Lavoro Aziendali non prevedono clausole di salvaguardia che garantiscano la riallocazione di personale inidoneo alle mansioni di assunzione, ma anche nelle imprese medio/grandi, nelle quali, nonostante la presenza di dette clausole, il lavoratore subisce una sensibile riduzione del salario e, di concerto, aumentano i costi per le imprese a causa di una diminuita capacità lavorativa.

Da ultimo, la circolare INPS n.35 del 14 marzo 2012 ha confermato i limiti di età previgenti ai lavoratori iscritti al soppresso Fondo di Previdenza per il personale addetto ai servizi pubblici di trasporto che rivestano la qualifica di personale viaggiante e ha, inspiegabilmente, modificato gli stessi per il personale del Fondo speciale dipendente delle Ferrovie dello Stato Italiane SpA.

Si ricorda che la salvaguardia di detti limiti di entrambi i fondi pensione è stata ribadita in tutti gli interventi legislativi ed, in particolare, dal D.lgs. 503/92 e dalla L. 335/95.

Quanto testé menzionato non interessa solo il personale dipendente dal Gruppo FS, ma tutti i lavoratori che operano nel settore, ormai pienamente liberalizzato, del trasporto ferroviario in un'attività lavorativa particolarmente delicata dove, anche nella circolazione e manutenzione della rete ferroviaria, i lavoratori sono soggetti a rigorosi requisiti di assunzione e sottoposti a visite mediche periodiche di revisione previste dal Decreto del Ministro dei Trasporti del 23 febbraio 1999 n. 88.

A dimostrazione dell'atipicità e della gravosità di questo lavoro basti qui far cenno al fatto che in nessun altro Paese europeo il ferroviere dell'esercizio è soggetto allo stesso limite pensionistico previsto in Italia.

L'Or.S.A. Trasporti ritiene, dunque, che sia necessario un intervento che sani questa evidente lacuna normativa, o mediante il ripristino dei previgenti limiti di età per l'accesso al pensionamento di vecchiaia ovvero, in alternativa, prevedendo un graduale innalzamento dei requisiti di pensionamento fino al raggiungimento dei limiti previsti per il personale addetto ai servizi pubblici di trasporto, ristabilendo così quanto già precedentemente disciplinato dal D.lgs. 503/92 e dalla L. 335/95.

Qualora si optasse per questa seconda soluzione, non si farebbe altro che allinearsi, da un punto di vista prettamente previdenziale ad una tendenza ormai consolidata che punta alla costituzione di imprese gomma-ferro integrate in una logica di bacino unico di trasporto. È fermo convincimento di questa Organizzazione Sindacale che lavoratori dello stesso settore – si ricorda che il CCNL della Mobilità racchiude in un unico Contratto i lavoratori del TPL e del Ferro – debbano avere eguali regole economiche, normative e, per l'appunto, pensionistiche. Ad avvalorare tale indifferibile necessità si prenda, quale esempio, la Società Trenord, nella quale, già oggi, convive tale stridente differenza che si ritiene rasenti l'incostituzionalità.

Certi di aver contribuito a disegnare il quadro d'insieme che sostiene la richiesta di modifica della ricordata Legge 214/2011, si confida nella Vostra attenzione e considerazione.

Distinti saluti.

Per Or.S.A. Trasporti
Il Segretario Generale
Alessandro Trevisan

