



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.orsaferrrovie.it

E-mail: sg.orsaferrrovie@sindacatoorsa.it

Roma, 21 maggio 2014

Prot. 109 SG/OR.S.A. Ferrovie

Presidente del Consiglio dei Ministri

- On. Matteo Renzi

Presidente della Camera dei Deputati

- On. Laura Boldrini

Presidente del Senato della Repubblica

- On. Pietro Grasso

**Componenti XI Commissione – Lavoro pubblico e Privato
XVII Legislatura – Camera dei Deputati**

- On. Damiano Cesare (Presidente)
- On. Polverini Renata (Vice Presidente)
- On. Rizzetto Walter (Vice Presidente)
- On. Bechis Eleonora (Segretario)
- On. Bosco Antonino (Segretario)
- On. Airaudo Giorgio
- On. Albanella Luisella
- On. Baldassarre Marco
- On. Baldelli Simone
- On. Baruffi Davide
- On. Boccuzzi Antonio
- On. Brunetta Renato
- On. Calabria Annagrazia
- On. Casellato Floriana
- On. Cesaro Antimo
- On. Chimienti Silvia
- On. Ciprini Tiziana
- On. Cominardi Claudio
- On. Dellai Lorenzo
- On. Dell'aringa Carlo
- On. Di Salvo Titti
- On. Faraone Davide
- On. Fedriga Massimiliano
- On. Fontana Cinzia Maria
- On. Giacobbe Anna

- On. Gnechi Marialuisa
- On. Gregori Monica
- On. Gribaudo Chiara
- On. Incerti Antonella
- On. Labriola Vincenza
- On. Lo Monte Carmelo
- On. Maestri Patrizia
- On. Martelli Giovanna
- On. Meloni Giorgia
- On. Miccoli Marco
- On. Mottola Giovanni Carlo Francesco
- On. Paris Valentina
- On. Piccolo Giorgio
- On. Pizzolante Sergio
- On. Placido Antonio
- On. Rostellato Gessica
- On. Rotta Alessia
- On. Simoni Elisa
- On. Tinagli Irene
- On. Tripiedi Davide
- On. Zappulla Giuseppe

**Componenti XI Commissione – Lavoro, Previdenza
sociale - XVII Legislatura - Senato della Repubblica**

- On. Sacconi Maurizio (Presidente)
- On. Munerato Emanuela (Vice Presidente)
- On. Spilabotte Maria (Vice Presidente)
- On. Favero Nicoletta (Segretario)
- On. Paglini Sara (Segretario)
- On. Angioni Ignazio
- On. Barozzino Giovanni
- On. Bencini Alessandra
- On. Berger Hans
- On. Catalfo Nunzia
- On. D'Adda Erica
- On. D'Alì Antonio
- On. Ferrara Mario
- On. Ghedini Rita
- On. Ichino Pietro
- On. Lepri Stefano
- On. Mauro Mario
- On. Mussolini Alessandra
- On. Pagano Pippo
- On. Parente Annamaria
- On. Pezzopane Stefania

- On. Piccinelli Enrico
- On. Puglia Sergio
- On. Serafini Giancarlo
- On. Verdini Denis

OGGETTO: armonizzazione requisiti pensionistici dei lavoratori addetti ad attività ferroviarie particolarmente usuranti.

Le riforme pensionistiche che si sono succedute negli ultimi anni hanno suscitato profonda preoccupazione tra i lavoratori interessati, in particolare i lavoratori delle ferrovie che godevano di condizioni agevolate conseguenti alla particolare gravosità del lavoro hanno subito incrementi considerevoli dell'età pensionabile.

L'ultima riforma del 2011, cosiddetta "Fornero", ha innalzato notevolmente l'età pensionabile, addirittura fino a nove anni, a lavoratori che fino al 2011 fruivano della pensione a 58 anni di età (personale di bordo, di macchina, manovra, formatori treno e navigazione).

Fin da subito la reazione dei lavoratori è stata netta: "ripristinare le condizioni pensionistiche ante-Fornero"; atteggiamento che con il passare degli anni si consolida anche per via della tangibilità degli effetti della riforma, che impone a lavoratori usurati da condizioni lavorative particolarmente gravose di dover prolungare la vita lavorativa per diversi anni, pur in presenza di affaticamento psicofisico della propria salute.

Per meglio comprendere l'ampiezza del disagio, è opportuno riepilogare le categorie dei lavoratori addetti alle attività di circolazione e sicurezza ferroviaria:

- Macchinisti delle Imprese ferroviarie;
- Capitreno delle Imprese ferroviarie;
- Personale della Navigazione - addetto ad attività di sicurezza e continuità territoriale, della Società R.F.I. S.p.A;
- Personale della circolazione ferroviaria (dirigenti movimento - manovratori - deviatori - verificatori - formatori treno - personale di pronto intervento);
- Personale addetto alla manutenzione delle infrastrutture ferroviarie - impianti di sicurezza e pronto intervento, delle Imprese con delega di Gestore dell'Infrastruttura;
- Personale addetto alla manutenzione dei rotabili delle Imprese di Trasporto.

I lavoratori addetti alle suddette attività lavorative effettuano turni di lavoro atipici (l'orario di lavoro segue l'orario dei treni, senza turnazione fissa), frequenti turni notturni (fino a tre notti settimanali), sono obbligati ad effettuare turni di reperibilità mensili (fino a 10 giorni) con doveri di intervento in qualsiasi momento - anche senza riposo giornaliero -, prestano servizio con ogni condizione climatica, praticano attività di sicurezza della circolazione ferroviaria determinanti per la sicurezza dei viaggiatori, sono esposti a molteplici rischi di infortunio e tutti quanti sono sottoposti a rigidi protocolli sanitari che periodicamente ne valutano la perfetta integrità psicofisica, con il rischio di inidoneità che comporta la rimozione dalle proprie mansioni, con ingenti ripercussioni economiche.

Sulla materia sono in corso lavori parlamentari, ragionamenti che, per quanto ci è dato sapere, risentono della mancanza di copertura economica anche solo per ripristinare i vecchi requisiti pensionistici. Al riguardo ci sembra opportuna una riflessione, ipotizzando ulteriori possibilità che possono aiutare la soluzione.

La semplice abrogazione della legge 214/2011 potrebbe ripristinare le condizioni relative all'età pensionabile, ma non restituirebbe adeguati importi pensionistici.

Anticipare l'età della quiescenza, senza alcun'altra cautela, impatterebbe sulla precedente

riforma pensionistica; legge 335 del 1995 c.d. "Dini".

Con il calcolo contributivo dell'assegno pensionistico, dal 1996, diventa determinante l'età alla quale si è posti in quiescenza, quindi una carriera lavorativa ridotta non consente un' adeguata pensione. Questo tema, trascurato negli anni scorsi, diventa ora attuale considerando l'approssimarsi dell'esaurimento del bacino di lavoratori che andranno in pensione con il sistema retributivo. Mentre per il sistema retributivo - raggiunto il diritto al pensionamento - l'importo pensionistico dipendeva principalmente dalla retribuzione conseguita e dall'anzianità contributiva, nel sistema contributivo l'importo pensionistico dipende pesantemente dall'età nella quale si viene posti in pensione e dal montante contributivo accumulato.

Un lavoratore di 58 anni di età e 37 anni di contribuzione, con il sistema retributivo avrebbe conseguito una pensione pari circa all' 80% della sua retribuzione lorda, con il sistema misto o puramente contributivo questa percentuale scende bruscamente al di sotto del 70% fino ad crollare all'incirca al 50%.

Con la semplice abrogazione della legge (Fornero), la legittima richiesta dei lavoratori sarebbe soddisfatta a metà; si può ipotizzare che il diritto sarebbe puramente formale in quanto solo pochi lavoratori potrebbero permettersi di lasciare il posto di lavoro, vedendosi drasticamente ridurre il reddito.

Vi è dunque la concreta possibilità che i lavoratori in grado di poter accedere al pensionamento anticipato sarebbero principalmente quelli con redditi extra pensione. Altri, ancora peggio, potrebbero essere estromessi dal ciclo produttivo per intervenuta inidoneità, senza poter usufruire del proseguimento della contribuzione offerta dal fondo di sostegno aziendale.

Affinché il beneficio sia reale occorre predisporre adeguati strumenti che ne permettano la reale fruibilità.

La legge "Fornero" ha preservato alcuni lavoratori dagli effetti della riforma, consentendo loro di usufruire di un processo di armonizzazione che tenesse conto della particolare tipologia dell'attività lavorativa svolta.

In particolare il personale viaggiante addetto ai servizi di pubblico trasporto (TPL), in seguito all'emanazione del DPR 157/2013, si è visto ridotta la propria età di vecchiaia di 5 anni rispetto all'età di vecchiaia vigente nell'ordinamento ordinario. Ciò consente loro di poter andare in pensione a 61 anni e mezzo anziché 66 e mezzo.

Gli anzidetti lavoratori, addetti al trasporto su gomma o ferroviario, svolgono mansioni paragonabili a quelle del personale in questione; fattore questo che trova sostegno in un' Ordinanza di Rinvio della Consulta n. 570 del 1° marzo 2007, nella quale si sostiene: *".. che appare irragionevole differenziare il trattamento previdenziale di soggetti che svolgono le stesse mansioni.."*; con riferimento all'art. 3 e 38 della Costituzione.

La legge 92/2012, all'art. 3, riforma gli istituti dei Fondi di Sostegno al Reddito precedentemente esistenti, rendendoli obbligatori nelle imprese che impiegano più di 15 dipendenti e con la possibilità di ampliamento del campo di applicazione annoverando l'esodo agevolato; inoltre prevede l'erogazione di assegni straordinari di agevolazione all'esodo *"a lavoratori che raggiungano i requisiti previsti per il pensionamento di vecchiaia o nei successivi cinque anni"*. Questa leva prevede un costo per Imprese e lavoratori ma offre notevoli possibilità di recupero, seppure in maniera indiretta, di condizioni pensionistiche accettabili.

L'anzidetta norma offre, per esempio, uno sbocco pensionistico favorevole per il personale inidoneo che raggiunga tale condizione nei 5 anni che precedono il possibile pensionamento. Tale direttiva, se adeguata opportunamente e modificata nella parte di finanziamento del fondo, potrebbe divenire lo strumento per agevolare l'esodo anche per quote di personale più anziano, anche se non inidoneo, adibito a particolari condizioni di lavoro.

E' quindi evidente che il combinato delle due leve precedentemente descritte, potrebbe, di

fatto, avvicinarci alle condizioni pensionistiche pre-esistenti. L'abbassamento dell'età di vecchiaia costituirebbe la via d'uscita anticipata, mentre l'accompagnamento alla pensione consentirebbe la fuoriuscita dal ciclo produttivo con l'accompagnamento alla pensione e il proseguimento dei versamenti contributivi che consentirebbe di raggiungere un importo pensionistico più favorevole.

Disponibili a ulteriori chiarimenti e approfondimenti della proposta, si porgono distinti saluti.

Il Coordinatore Nazionale OR.S.A. Ferrovie

Andrea Pelle

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Andrea Pelle". The signature is written in a cursive, flowing style with some loops and flourishes.