



DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa dei senatori DE POLI e CASINI

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 23 MARZO 2018

Disposizioni in materia di trattamenti pensionistici dei lavoratori
del settore ferroviario

ONOREVOLI SENATORI. - L'articolo 24 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, rubricato «Disposizioni in materia di trattamenti pensionistici» ha introdotto una norma che ha modificato la situazione in atto per i lavoratori del settore delle attività ferroviarie, creando problemi rilevanti per il personale interessato, per le aziende e per la collettività.

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

- personale mobile occupato in attività di condotta dei mezzi di trazione ferroviari e 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 (cinquantotto anni di età e un'anzianità di servizio di almeno venticinque 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 e 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 a un rigido protocollo di controlli sanitari (implementati anche da esami tossicologici) sin dal momento dell'assunzione, attraverso visite periodiche (si veda il regolamento di cui al decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione 23 febbraio 1999, n. 88) che diventano 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 quaranta imprese ferroviarie sul mercato italiano del trasporto viaggiatori e merci su ferro, impone:

a) un'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 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 - Fer-

rovie 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 e a garanzia dell'aspettativa di vita di questi lavoratori, ulteriormente compromessa dalle iniziative legislative che con questo disegno di legge si intende correggere.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

1. In ragione della particolare usura, delle specifiche aspettative di vita e dell'obbligo di mantenimento degli speciali requisiti psico-fisici che garantiscano 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/traghettonamento/formazione treni e il personale imbarcato a bordo delle navi traghetto conseguono 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.

2. Al personale addetto alle mansioni di cui al comma 1, cui, a causa della perdita dei requisiti psico-fisici previsti dalle disposizioni vigenti, sia revocato definitivamente il relativo certificato abilitativo è riconosciuto il diritto alla pensione a condizione che abbia compiuto almeno cinquantacinque anni di età e abbia raggiunto il requisito contributivo di almeno trentacinque anni, di cui almeno quindici anni effettivamente svolti nelle mansioni di cui al comma 1. Qualora non siano soddisfatti i requisiti di cui al periodo precedente, al lavoratore spetta 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. 2.

1. Al 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, dopo le parole: «legge 23 dicembre 1999, n. 488» sono aggiunte le seguenti: «, ad eccezione del personale operante nelle imprese ferroviarie e nelle imprese dei gestori delle infrastrutture ferroviarie con mansioni di addetto alla condotta e alla scorta dei treni, addetto alla manovra/traghettonamento/formazione treni e del personale imbarcato a bordo delle navi traghetto».

€ 1,00