

Camera dei Deputati

**Legislatura 17
ATTO SENATO**

Sindacato Ispettivo

INTERROGAZIONE A RISPOSTA SCRITTA : 4/00176
presentata da **DE PETRIS LOREDANA** il **15/05/2013** nella seduta numero **22**

Stato iter : **CONCLUSO**

Ministero destinatario :

MINISTERO DEL LAVORO E DELLE POLITICHE SOCIALI
MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

Attuale Delegato a rispondere :

MINISTERO DEL LAVORO E DELLE POLITICHE SOCIALI , data delega **15/05/2013**

Partecipanti alle fasi dell'iter :

NOMINATIVO	GRUPPO oppure MINISTERO/CARICA	DATA evento
RISPOSTA GOVERNO		
GIOVANNINI ENRICO	MINISTRO, LAVORO E POLITICHE SOCIALI	10/10/2013

Fasi dell'iter e data di svolgimento :

RISPOSTA PUBBLICATA IL 10/10/2013

CONCLUSO IL 10/10/2013

Termini di classificazione dell'atto secondo lo standard Teseo :

SIGLA O DENOMINAZIONE :

DECRETO LEGGE 2011 0201

TESTO ATTO**Atto Senato****Interrogazione a risposta scritta 4-00176**

presentata da

LOREDANA DE PETRIS

mercoledì 15 maggio 2013, seduta n.022

DE PETRIS - Ai Ministri del lavoro e delle politiche sociali e delle infrastrutture e dei trasporti -
Premesso che:

il programma di Governo prevede la revisione del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2012, n. 214, la cosiddetta legge Fornero;
a giudizio dell'interrogante una delle più evidenti ingiustizie contenute nel provvedimento, riguarda i ferrovieri impegnati in attività di esercizio, vale a dire macchinisti, capi treno, manovratori, formatori, personale delle navi traghetto;

i requisiti particolari per l'accesso alla pensione di vecchiaia da parte di costoro, prima dell'entrata in vigore della legge Fornero, derivavano dalla gravosità delle mansioni espletate a bordo dei treni, delle navi o negli scali ferroviari, con orari in turni non cadenzati ed articolati nell'intero arco dell'anno, con frequente esposizione alle condizioni atmosferiche ed impegnati in operazioni particolarmente faticose e disagiate ed è stata questa specifica situazione previdenziale a determinare, a suo tempo, l'esclusione dai trattamenti previsti per gli addetti a lavorazioni particolarmente faticose e pesanti disciplinati dalla legge 4 novembre 2010, n. 183, e dal decreto legislativo 21 aprile 2011, n. 67, in ultimo, modificata dal comma 17 dell'art. 24 del decreto-legge n. 201 del 2011;

i lavoratori in questione operano in attività inerenti alla sicurezza del trasporto ferroviario, motivo per il quale il controllo della loro integrità ed efficienza psicofisica è sottoposta a rigidi protocolli sanitari attraverso visite mediche periodiche di revisione, previste dal decreto del Ministro dei trasporti del 23 febbraio 1999, n. 88, che si intensificano con l'avanzare dell'età causando, con l'innalzamento dell'età pensionabile sicuri incrementi dei 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;

la circolare Inps n.35 del 14 marzo 2012 ha confermato i limiti di età previgenti alla riforma 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, inespugnabilmente, modificato i limiti per il personale del fondo speciale dipendente dalle Ferrovie dello Stato italiane SpA. La salvaguardia dei limiti di entrambi i fondi pensione erano stati confermati da tutti gli interventi legislativi, in particolare dal decreto legislativo n. 503 del 1992 e dalla legge n. 335 del 1995; considerato inoltre che, dal punto di vista previdenziale, si va consolidando una tendenza che punta alla costituzione di imprese integrate gomma-ferro in una logica di bacino unico di trasporto ed è quantomeno singolare che lavoratori dello stesso settore, che sottostanno allo stesso contratto nazionale mobilità che comprende i lavoratori del trasporto pubblico locale e del ferro non debbano avere eguali regole economiche, normative e per l'appunto pensionistiche, si chiede di sapere se non si ritenga che, in sede di modifica del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, per l'accesso al pensionamento di vecchiaia, si possa prevedere un intervento che sani un'evidente lacuna legislativa ripristinando i limiti di età previgenti all'entrata in vigore ovvero se

non si possa prevedere la salvaguardia dei requisiti di pensionamento fino al raggiungimento dei limiti previsti per il personale addetto ai servizi pubblici di trasporto, così ripristinando quanto in precedenza disciplinato dal decreto legislativo n. 503 del 1992 e dalla legge n. 335 del 1995.
(4-00176)

RISPOSTA ATTO**Atto Senato****Risposta scritta pubblicata nel fascicolo n. 014****all'Interrogazione 4-00176**

Risposta. - Il Fondo pensioni del personale di Ferrovie dello Stato SpA è stato istituito presso la stessa azienda con la legge 9 luglio 1908, n. 418, quale forma di previdenza esclusiva dell'assicurazione generale obbligatoria, e, successivamente, trasferito all'INPS (dal 1° aprile 2000) per effetto dell'articolo 43 della legge 23 dicembre 1999, n. 488.

Il Fondo assicura i dipendenti delle Ferrovie dello Stato, nonché gli ex dipendenti trasferiti ad altre amministrazioni che hanno optato per il mantenimento dell'iscrizione al Fondo.

In base alla disciplina previgente, i requisiti anagrafici di accesso al trattamento pensionistico di vecchiaia risultavano distinti per profili professionali e fissati precisamente in 58, 60 o 62 anni di età per il personale "viaggiante" e di "macchina", e in 65 o 66 anni di età per il restante personale, mentre il requisito di anzianità di servizio era fissato, a seconda dell'attività svolta, in 25 a 30 anni. Per le qualifiche professionali che conseguivano il trattamento pensionistico a 58 o 60 anni erano, inoltre, previsti aumenti di valutazione del servizio ferroviario prestato, attribuiti ai fini del calcolo della quota retributiva di pensione, in misura pari, rispettivamente, ad un decimo o un dodicesimo (articolo 217, comma 1, del decreto del Presidente della Repubblica n. 1092 del 1973).

L'articolo 24 del decreto-legge n. 201 del 2011 (decreto "salva Italia"), convertito, con modificazioni, dalla legge n. 214 del 2011, ha modificato i requisiti minimi di accesso al trattamento pensionistico di vecchiaia, estendendo, come previsto al comma 18, le nuove disposizioni relative all'accesso alle prestazioni pensionistiche ai lavoratori iscritti al Fondo speciale FS. Tale comma recita: "Fermo restando quanto indicato al comma 3, primo periodo, le disposizioni di cui al presente articolo si applicano anche ai lavoratori iscritti al Fondo speciale istituito presso l'INPS ai sensi dell'articolo 43 della legge 23 dicembre 1999, n. 488".

La richiesta contenuta nell'interrogazione, nel ripristinare la disciplina antecedente all'intervento riformatore operato tramite l'articolo 24 del decreto-legge n. 201 del 2011, riconsidererebbe in modo sostanziale lo spirito essenziale della riforma pensionistica varata di recente, con conseguente sviluppo di oneri finanziari particolarmente ingenti, come segnalato dalla Direzione generale per le politiche previdenziali e assicurative del Ministero.

Al riguardo appare opportuno segnalare che è attualmente all'esame della XI Commissione permanente della Camera dei deputati l'Atto Camera 224, recante Modifiche agli articoli 24 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201 convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, e 6 del decreto-legge 29 dicembre 2011, n. 216, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 febbraio 2012, n. 14, in materia di requisiti per la fruizione delle deroghe riguardanti l'accesso al trattamento pensionistico volto ad introdurre sostanziali modifiche ai requisiti di accesso e al trattamento pensionistico previsti dalla legislazione attualmente vigente.

Tra le modifiche proposte, vi è anche l'assoggettamento al processo di armonizzazione dei requisiti di accesso alla pensione dei lavoratori iscritti al Fondo speciale Ferrovie dello Stato italiane SpA come previsto dal comma 18 dell'articolo 24 del decreto-legge "salva Italia".

Per completezza, si rammenta, altresì, che solo il personale di "macchina" e "viaggiante" che svolge attività lavorativa in orario notturno può usufruire dei benefici di cui al decreto legislativo

21 aprile 2011, n. 67 ("Accesso anticipato al pensionamento per gli addetti alle lavorazioni particolarmente faticose e pesanti, a norma dell'articolo 1 della legge 4 novembre 2010, n. 183"). Tale provvedimento, infatti, trova applicazione nei confronti dei lavoratori notturni, come definiti dal decreto legislativo 8 aprile 2003, n. 66, "Attuazione delle direttive 93/104/CE e 2000/34/CE concernenti taluni aspetti dell'organizzazione dell'orario di lavoro"): lavoratori a turni, che prestano la loro attività nel periodo notturno per almeno 6 ore, comprendenti l'intervallo tra la mezzanotte e le ore 5 del mattino per un numero minimo di giorni lavorativi all'anno non inferiore a 78 per i lavoratori che maturano i requisiti per l'accesso anticipato alla pensione nel periodo compreso tra il 1° luglio 2008 ed il 30 giugno 2009, oppure 64 giorni per coloro che maturano i requisiti per l'accesso anticipato dal 1° luglio 2009. Al di fuori dei casi indicati, i lavoratori che prestano la loro attività per almeno 3 ore nell'intervallo tra la mezzanotte e le ore 5 del mattino per periodi di lavoro di durata pari all'intero anno lavorativo.

La concessione del beneficio è, comunque, subordinata alla dimostrazione di un periodo minimo di permanenza lavorativa all'interno dell'attività usurante, pari ad almeno 7 anni negli ultimi 10 anni di attività lavorativa, per le pensioni aventi decorrenza entro il 31 dicembre 2017 e almeno la metà della vita lavorativa complessiva, per le pensioni aventi decorrenza dal 1° gennaio 2018.

Ciò posto, tenuto conto che il decreto legislativo n. 67 del 2011 trova esplicita applicazione nei confronti dei conducenti di veicoli, di capienza complessiva non inferiore a 9 posti, adibiti a servizio pubblico di trasporto collettivo su ruota, analoghe finalità di tutela potrebbero eventualmente suggerire, per ovviare ad eventuali censure per disparità di trattamento, l'estensione della normativa in materia di lavoro "usurante", attraverso un mirato intervento normativo di rango primario e tenuti comunque presenti gli accennati profili di ordine finanziario, anche al personale macchinista di Ferrovie dello Stato SpA.

GIOVANNINI ENRICO Ministro del lavoro e delle politiche sociali

03/10/2013