

Avviso comune

delle parti sociali stipulanti il c.c.n.l. autoferrotranvieri ed internavigatori

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", prevede in particolare due norme che modificano la situazione in atto nel settore dei lavoratori autoferrotranvieri ed internavigatori e che rischiano di creare problemi rilevanti sia per il personale interessato che per le aziende.

Il comma 21 dell'art. 24 sopracitato, infatti, dispone l'istituzione "dal 1 gennaio 2012 e fino al 31 dicembre 2017" di uno specifico contributo aggiuntivo "a carico degli iscritti.....delle gestioni previdenziali confluite nel Fondo pensioni lavoratori dipendenti" nella misura "definita dalla tabella A), di cui all'allegato 1 del presente decreto legge.....in rapporto al periodo di iscrizione antecedente l'armonizzazione conseguente alla legge 8 agosto 1995, n. 335".

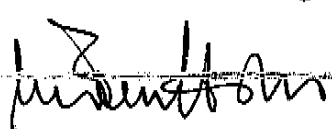
La norma predetta interessa direttamente il settore, in quanto il personale dipendente da aziende autoferrotranviarie è stato iscritto fino al 31 dicembre 1995 al Fondo speciale di previdenza per il personale addetto ai pubblici servizi di trasporto, mentre dal 1 gennaio 1996, a seguito del decreto legislativo 29 giugno 1996, n. 414, emanato in attuazione della delega conferita dall'art. 1, commi 70 e 71, della legge 28 dicembre 1995, n. 549, che ha soppresso il Fondo speciale, gli stessi lavoratori sono stati iscritti all'evidenza contabile separata istituita presso il E.P.L.D., e, pertanto, sono soggetti alla disciplina di quest'ultimo, salvo che per alcuni aspetti per i quali è stata confermata, seppure in via transitoria, la precedente normativa pensionistica.

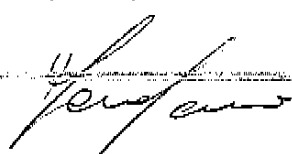
La concreta applicazione del "contributo aggiuntivo" di cui sono "responsabili" le aziende si fonda, pertanto, sulla necessaria e puntuale conoscenza da parte del datore di lavoro della "anzianità contributiva" dei singoli lavoratori, infatti la "tabella A", sopra richiamata, stabilisce quale condizione per il versamento, una anzianità nel Fondo speciale, di almeno 5 anni maturati entro il 31 dicembre 1995.

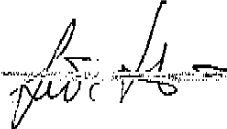
Tale situazione determina un oggettivo conflitto di interessi fra aziende "obbligate" al versamento e lavoratori che vedono lesa la "riservatezza" della propria posizione previdenziale.

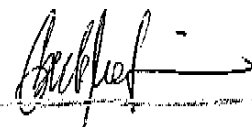
Al fine di consentire la piena applicazione del contributo in questione si ritiene necessario che gli uffici dell'INPS, che hanno a disposizione i dati predetti, forniscano alle aziende del settore i nominativi dei lavoratori destinatari dell'obbligo relativo al "contributo aggiuntivo".

Una problematica ulteriore sorge rispetto alle finalità perseguite dal comma 18 dell'art. 24 in questione, il quale dispone che, mediante apposito D.P.R. da emanare entro il 30 giugno 2012, i principi della riforma, in particolare per quanto riguarda l'innalzamento dei requisiti di accesso al pensionamento, trovino applicazione anche per particolari categorie di lavoratori per i quali sono attualmente in vigore discipline specifiche di posizionamento in quiescenza.













In tale fattispecie si colloca infatti il **cd. personale viaggiante nel quale sono ricompresi tutti i lavoratori del settore che "espletano le loro mansioni sui mezzi di trasporto relativi alle varie modalità di esercizio (autobus, treni, metropolitane, navi, funicolari, funivie non-turistiche, filobus e tranvie).**

Il personale sopra indicato ha mantenuto nel corso del tempo la possibilità di accedere alla pensione di vecchiaia con requisiti di età (60 anni gli uomini e 55 anni le donne, cfr. art. 5, comma 2, del decreto legislativo 30 dicembre 1992, n. 503), più congrui con le finalità generali quali la **garanzia della sicurezza del servizio di trasporto pubblico di viaggiatori** di cui uno dei fattori è certamente l'efficienza fisica e psichica del personale interessato.

A tali motivazioni occorre aggiungere che l'eventuale innalzamento dell'età pensionabile, aumenterà in modo esponenziale il numero dei lavoratori, ricompresi nel "personale viaggiante", inabili alle mansioni (cd. inidonei).

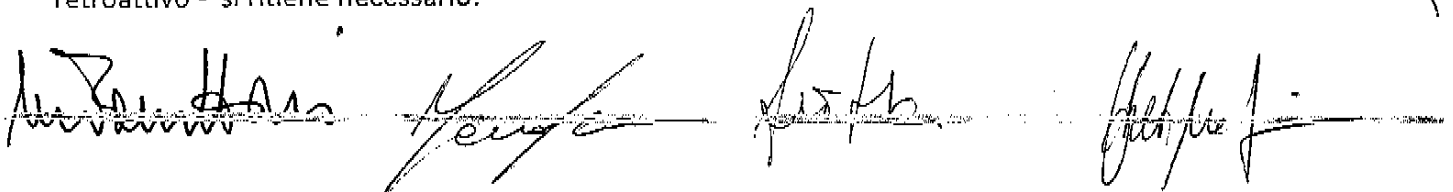
Infatti, per i motivi sopra indicati, i **lavoratori in questione sono sottoposti ad un rigido protocollo di controlli sanitari**, sia al momento dell'assunzione sia con visite periodiche (cfr. decreto del ministro dei trasporti 23 febbraio 1999, n. 88), più frequenti con il trascorrere dell'età, così che con l'aumentare di quest'ultima si accentua la possibilità di essere dichiarati inidonei a svolgere le mansioni proprie del "personale viaggiante".

A ciò occorre aggiungere la criticità derivante dal conflitto che si crea con il "nuovo" **art. 115, comma 2, lett. b) del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (codice della strada)**, il quale stabilisce, per la guida di autobus adibiti al trasporto di viaggiatori, il limite di 60 anni nonché la possibilità di guidare oltre tale limite subordinatamente al permanere dei requisiti fisici e psichici attestati da specifica visita annuale che si sovrappone a quelle già previste, con cadenza biennale, dopo il 59° anno di età, per tutto il "personale viaggiante" ex D.M. n. 88 del 1999.

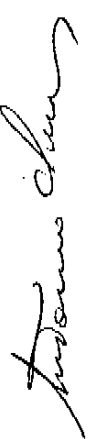
Per quanto sopra rappresentato i lavoratori di cui trattasi sono stati coinvolti nelle precedenti modifiche delle regole pensionistiche, ma in un'ottica di tutela delle loro specifiche esigenze, come è avvenuto nelle seguenti situazioni:

- possibilità per le donne di giungere all'età pensionabile degli uomini (art. 30 del decreto legislativo 11 aprile 2006, n. 198);
- possibilità per uomini e donne di giungere fino a 65 anni effettuando le previste opzioni (art. 6 della legge 26 febbraio 1982, n. 54 e art. 6 della legge 29 dicembre 1990, n. 407);
- partecipazione al regime delle finestre, il quale, tuttavia, procrastinando solo la decorrenza ma non i requisiti per il diritto alla pensione di vecchiaia, non ha effetti sfavorevoli in caso di inidoneità dichiarata dopo che sono stati maturati i requisiti predetti (art. 12 della legge 30 luglio 2010, n. 122).

Per quanto sopra esposto, con riguardo al decreto attuativo di cui al citato comma 18 dell'art. 24 - che dovrà avere efficacia dal momento della sua entrata in vigore con esclusione di ogni effetto retroattivo - si ritiene necessario:








- attestare, per tutto il "personale viaggiante", il requisito dell'età a 60 anni per acquisire la nuova pensione di vecchiaia (ovvero a 61 anni con la abrogazione del regime delle finestre), garantendo un innalzamento graduale per le donne;
- mantenere gli attuali meccanismi di innalzamento facoltativo dell'età;
- ribadire la necessaria validità della particolare-disciplina del settore sulla cd. -invalidità specifica di cui agli artt. 12, comma 1, lett. a) e 13, comma 1, lett. a) e b) della legge 28 luglio 1961, n. 830, richiamati dall'art. 3, comma 1, lett. c) del decreto legislativo 29 giugno 1996, n. 414.

Roma, 24 febbraio 2012

ASSTRA



ANAV



FILT-CGIL

FIT-CISL

UI TRASPORTI

