

A ruota libera

Settembre 2011

PRIVATIZZAZIONE



?

NO, GRAZIE

DOPO IL SI AL REFERENDUM CAMBIA LO SCENARIO
MA LA NOSTRA POSIZIONE RESTA SEMPRE LA STESSA

Care colleghe e colleghi,

(segue a pag. 4)

Sommario:

Privatizzazione Atac? No, grazie	1
L'altra faccia di Parentopoli	1
Mala gestione Atac	6
Diritto allo studio: siamo ancora fermi al 1978!	7

L'altra faccia di Parentopoli: il futuro negato ai giovani

Adesso che il clamore mediatico suscitato dalla vicenda "parentopoli" in ATAC s.p.a. sembra terminato, almeno per quanto riguarda le sue conseguenze politiche (rimpasto in giunta comunale e nuovi vertici aziendali) - mentre restiamo

(segue a pag.2)

L'altra faccia di Parentopoli: il futuro negato ai giovani

ancora in attesa degli sviluppi giudiziari, non si può, come invocato da più parti, voltare pagina facendo finta che non sia accaduto nulla o che si sia trattato solo di alcuni casi isolati riconducibili alla responsabilità di pochi dirigenti.

Tutti i lavoratori di Atac quotidianamente vivono a fianco di centinaia di nuovi colleghi che dall'estate scorsa, brulicano negli uffici, *"litigandosi le scrivanie e occupando tutte le sedie disponibili"*, spesso (come si vocifera) per svolgere mansioni che hanno ben poco a che vedere con un'azienda di trasporto pubblico locale.

Questo tsunami ha causato in ATAC e in particolare tra coloro che vi lavorano già da tempo una forma di apatia e molta rabbia per lo svanire delle aspettative.

L'altra faccia di Parentopoli, infatti, è rappresentata dal fatto che, se questi ruoli erano indispensabili da ricoprire per il buon funzionamento di ATAC, un inte-

ra generazione aziendale, per intenderci quella nata con i concorsi di massa nei settori operativi (addetti di stazione, operai, op. della mobilità, macchinisti e ausiliari), quella dello svecchiamento aziendale guadagnato grazie al Giubileo del 2000, è stata scippata in un solo colpo della possibilità di un reale e meritato avanzamento di carriera.

E' certo, difatti, che a seguito di questa abnorme infornata di lavoratori a chiamata diretta non ci sarà più la possibilità di bandire prove selettive interne per almeno i prossimi dieci e forse quindici anni! (...si tratta comunque di un'affermazione relativa perché questa dirigenza ci ha abituato ormai a tutto e di più!).

Ad onor del vero, la colpa di questo triste quadro non è solo da imputare a parentopoli e al management attuale perché bisogna ricordare anche "le regalie" della precedente gestione poco prima delle ultime elezioni

“non si può, come invocato da più parti, voltare pagina facendo finta che non sia accaduto nulla o che si sia trattato solo di alcuni casi isolati riconducibili alla responsabilità di pochi dirigenti.”

“Un'intera generazione, nata con i concorsi di massa nei settori operativi, è stata scippata in un solo colpo della possibilità di un avanzamento di carriera”.

comunali.

Cosa mancava a questa generazione, di cosiddetti giovani assunti, per ricoprire questi ruoli?

Apparentemente nulla, visto che è composta da diplomati, studenti universitari e da molti laureati.

Parliamo di una generazione di persone qualificate e desiderose di migliorare la propria posizione in azienda, un'aspirazione che rischia di essere svanita per sempre.

A nulla sono valsi gli accordi aziendali che sembravano poter assicurare un futuro migliore ai giovani che sono in possesso di titoli appropriati e capacità individuali per lo svolgimento di mansioni più consone alle loro professionalità. (vedi il verbale di accordo del 3 agosto 2005 in cui si ribadiva l'occorrenza di *"approcciare un processo di riorganizzazione che coinvolga l'intera Azienda, di-*

retto ad efficientare i processi produttivi ed a valorizzare le professionalità esistenti, mediante la predisposizione di un progetto riguardante i settori movimento, stazioni, officine, impianti ed area amministrativa" e "di elaborare una proposta per introdurre in azienda, quanto prima, un metodo di valutazione, formazione e selezione permanente del personale" e, soprattutto, il punto 4 del verbale di accordo del 24 gennaio 2006 che prevedeva: "la valorizzazione delle risorse interne, promuovendone prioritariamente, a fronte di esigenze di organico, la qualificazione tramite processi di mobilità aziendale").

La realtà, infatti, è rappresentata da ben altro. Questi accordi si sono dimostrati utili solo per mantenere soggiogati, o peggio "addormentati", i lavoratori speranzosi che arrivasse la sospirata promozione.

Ma non tutto il male, forse,

L'altra faccia di Parentopoli: il futuro negato ai giovani

viene per nuocere.

Paradossalmente la vicenda "parentopoli", azzerando tutti i posti a disposizione "da spartire", potrebbe aprire una nuova fase.

Anche le relazioni industriali dovrebbero essere alla svolta e questa generazione giovane di colleghi che è stata di fatto tenuta lontana dalle attività sindacali, essendo portatrice sana di nuove idee, deve necessariamente reagire per sconfinare le vecchie logiche e inver-

tire questa tendenza ricostruendo una nuova classe dirigente che sia protagonista nel determinare il futuro.

C'è bisogno di una politica sindacale che sia più attenta alle vere esigenze delle giovani generazioni: miglioramento delle condizioni di lavoro in primis, il recupero degli sprechi e, soprattutto, l'eliminazione di tutte le sacche di privilegi.

Il Sul, che è uno strumento in mano ai lavoratori per

“Questi accordi si sono dimostrati utili solo per mantenere soggiogati, o peggio “addormentati”, i lavoratori speranzosi che arrivasse la sospirata promozione.”

d i

“il punto 4 del verbale di accordo del 24 gennaio 2006 che prevedeva: *“la valorizzazione delle risorse interne, promuovendone prioritariamente, a fronte di esigenze di organico, la qualificazione tramite processi di mobilità aziendale”*

sconfiggere il male del passato e per poter ricostruire un futuro equo e solidale, vuole questa inversione di tendenza e cerca di stimolare il dialogo tra le diverse figure professionali nella speranza che finalmente si ritorni a fare sindacato dai luoghi di lavoro per la tutela dei diritti di tutti i lavoratori.

Perciò, chi non è interessato — come si dice spesso — solo allo stipendio del 27 e vuole conoscere e capire i processi legati al suo posto

lavoro, potrà partecipare direttamente alla costruzione di un nuovo modo di fare sindacato.

Gli attivisti Sul, che da questo mese ripropongono “a ruota libera” per dare notizie e per fare denunce, vogliono che queste pagine diventino un luogo d'incontro per una discussione democratica e sempre aperta a tutti quelli che vogliono contribuire a costruire un sindacato nel senso più alto del termine, cioè più di partecipazione che di tesseramento.

Il SUL

ha sede in Roma,

Via

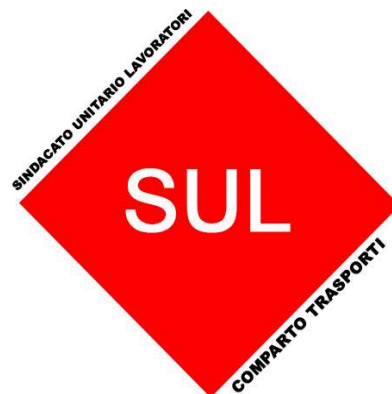
Giovanni Lanza, 111

E-mail: info@sulct.eu

tel. 064882600-660

fax 064882679

Il SUL



Privatizzazione Atac? No, grazie

Privatizzazione Atac? No, grazie vogliamo ancora una volta gridarlo forte a tutti!

I referendum del 12 e 13 giugno sono già passati alla storia per il no dei cittadini alla privatizzazione dell'acqua, ma è bene chiarire che si è trattato di un no alla Riforma Ronchi-Fitto sui servizi pubblici locali di rilevanza economica, tra i quali c'è anche il trasporto pubblico locale.

La scelta dei cittadini avrebbe dovuto allontanare lo spettro della privatizzazione delle aziende in cui lavoriamo, ma purtroppo mille incognite incombono sul futuro.

Al di là della battaglia ideologica contro la privatizzazione, il problema ora si sposta sul dove e come trovare le risorse per rilanciare un trasporto pubblico che come la rete idrica, è un vero colabrodo (ricordiamo che nell'ultima finanziaria è stato disposto un taglio al Tpl di più di 400 milioni di euro per il 2011-2012).

La normativa italiana che era già abbastanza caotica in materia, anche se i cittadini hanno bocciato la Ronchi-Fitto, dovrà fare i conti con quanto stabilito dalla manovra di agosto che per quanto riguarda il TPL è stata condivisa anche dalle opposizioni.

Votando si al referendum, la gara per gli italiani doveva essere l'eccezione e la gestione diretta la regola. Una questione di certo non marginale perché i cit-

“Al di là della battaglia ideologica contro la privatizzazione, il problema ora si sposta sul dove e come trovare le risorse per ammodernare un trasporto pubblico che come la rete idrica, è un vero colabrodo”

tadini non vogliono che la politica scarichi le proprie responsabilità gestionali delle municipalizzate che in mancanza di risorse dovranno non solo circoscrivere gli sprechi, ma continuare a rispondere alle esigenze qualitative e quantitative del servizio pubblico offerto all'utenza.

Il Sul che è stato in prima linea anche in questa battaglia referendaria non intende assistere inerte al tentativo politico di cancellare i lunghi mesi di

“Ai primi sentori di svendita dell'azienda che giungevano dal Campidoglio, il 12 marzo 2011 abbiamo iniziato la nostra lunga battaglia insieme all'Orsa e al Usb, proclamando una prima azione di sciopero, che si è rivelata un grande successo.”

lotta da protagonista contro la privatizzazione di Atac e di Cotral e intende continuare a perseguire il progetto dell'azienda unica regionale che tenga in considerazione anche il coinvolgimento di RFI.

Questa volontà è stata dimostrata con i fatti. Già dai primi sentori della volontà di svendere ATAC, da parte del Campidoglio, e precisamente il 12 marzo 2011 è iniziata la nostra lunga battaglia insieme agli altri sindacati, contro la privatizzazione. È stata proclamata una prima azione di sciopero, che si è rivelata un grande successo anche perché i lavoratori non hanno abboccato, alla revoca dello sciopero adottata in extremis da Cgil, Cisl, Uil, Faisa Cisl, e Ugl di concerto con l'assessore alla mobilità Aurigemma. Il protocollo firmato, infatti, conferma solo l'attuale situazione "in house" e non traccia impegni per il futuro. Un vero e proprio "colpo gobbo" attuato per disorientare i lavoratori sul reale destino dell'azienda. Rimane intatta la delibera di privatizzazione approvata in Giunta il 16 dicembre del 2010 e, anche con questo accordo, non cambia l'indirizzo del Comune di Roma sulle privatizzazioni.

All'indomani dello sciopero ed a buon diritto, grazie all'imponente adesione dei lavoratori allo sciopero, la Giunta capitolina ha dovuto prendere atto del segnale forte e chiaro di tutti i lavoratori contro

Privatizzazione Atac? No, grazie

la privatizzazione del 40 % di Atac. Una condizione irrinunciabile per noi lavoratori che rischia di tradursi in ulteriori scioperi se le recenti esternazioni del sindaco Alemanno relativamente alla necessità di trovare dei soci privati per Atac verranno confermate.

Perché abbiamo deciso di non revocare la protesta come gli altri sindacati?

Semplicemente perché crediamo che privatizzare quest'azienda equivalga ad un atto scellerato che porterebbe il trasporto pubblico locale e gli addetti del settore alla deriva.

A Roma abbiamo già l'esempio delle linee periferiche gestite dai privati, dove i dipendenti sono soggetti ad una disparità di trattamento rispetto a quelli dell'azienda pubblica ed è un dovere del sindacato ed un impegno del SUL lottare per eliminare questa vergogna.

Non smetteremo mai, la nostra lotta contro la privatizzazione anche a difesa degli utenti che hanno il diritto di avere un servizio pubblico che tende a soddisfare le esigenze sociali e non debba rispondere alle logiche del profitto.

Con lo sciopero del 30 maggio i lavoratori hanno ribadito la propria contrarietà al tentativo del comune di Roma di attuare una serie di tagli alle risorse destinate ai servizi e

putroppo ancora una volta siamo stati smentiti dall'arroganza della politica.

All'interno della manovra finanziaria d'agosto per gestire la crisi eco-

ti fino a scadenza del contratto di servizio se nel frattempo si comincerà a ridurre progressivamente la partecipazione pubblica attraverso la gara per cui, tra l'altro, all'art 5 è stato previsto anche un incentivo agli enti locali che privatizzano di ben 500 milioni di euro in due anni!

Sperando di veder rispettata la volontà popolare che già si è espressa a riguardo mediante il referendum di giugno, c'è da chiedersi ora come e quale sarà il futuro del servizio pubblico locale.

Quale sarà la volontà della politica locale sul futuro delle aziende pubbliche di Roma e del Lazio è ancora da chiarire con certezza. Si riparte quindi dalle leggi regionali che hanno regolato il trasporto pubblico locale prima del Decreto Ronchi-Fitto e soprattutto dall'art 19 della legge 30 del 16 luglio 1998.

In sintesi, anche se grazie ai lavoratori e ai cittadini, ci sentiamo di poter affermare di aver vinto una battaglia molto importante, sappiamo bene che c'è ancora molto da fare affinché le nubi che si sono addensate sul trasporto pubblico locale si diradino.

“Non smetteremo mai di affermarlo, anche se qualcuno potrebbe finire per odiarci perché la nostra lotta contro la privatizzazione è anche a favore dei cittadini. Il servizio pubblico non deve basarsi sul profitto perché non è un servizio di rilevanza economica, ma sociale.”

di reiterare la volontà di affidare in mani private gli asili nido, la sanità e in particolare i trasporti.

Pensavamo, con buona ragione, che l'ultimo atto di questa triste vicenda l'avessero scritto i cittadini con il sì al referendum, ma

nomica infatti si ripropone all'art. 4 la liberalizzazione dei servizi pubblici.

Per incentivare a privatizzare, inoltre, il governo ha previsto che gli affidamenti diretti odierni alle diverse aziende scadranno nel 2012 o saranno protrat-

Per qualsiasi informazione, commento e proposta riguardante la nostra raccolta potete scrivere all'indirizzo e-mail: info@sulct.eu

Mala gestione Atac sulla pelle dei lavoratori

Quando ormai eravamo già a metà della bella stagione, alla maggior parte del personale viaggiante **non era stata ancora legittimata la terza settimana di ferie. Perché???**

Un disagio inutile contro i lavoratori, già vessati tutto l'anno, nelle condizioni lavorative e nella loro vita privata, dai soliti e assurdi problemi organizzativi. Possibile che con tutte le nuove tecnologie non si riesca mai a sapere, fino all'ultimo, **che turno ci spetta il giorno dopo!?!?**

Ma il disagio, invece di stimolare soluzioni coerenti, veniva come al solito

Eppure, quello delle ferie, è **solo l'ultimo esempio di una escalation di mala gestione**, che sta portando all'exasperazione lavoratori e utenti, e sta trasformando i nostri mezzi in pericolose carrette. Un declino continuo, assurdo ed evidente, tanto da legittimare la domanda: si tratta solo di incompetenza, oppure dietro c'è il disegno, teso a **sfasciare l'azienda per poi svenderla ai privati???** Un fantasma, quello della privatizzazione, che sembrava scongiurato, ma che invece torna ad aleggiare pericolosamente intorno alle continue deficienze aziendali.

che la nostra azienda possa perseguire questa politica???

Per garantire il servizio, infatti, le vetture, a causa del loro numero ridotto nonostante chiamino lo stesso guasto per settimane, sono obbligate a circolare lo stesso.

Tutto questo sotto **l'immobilismo di tutto o quasi tutto il sistema. Anche i sindacati** hanno le loro colpe, sia per la loro diversità e sia per le loro finalità. Elementi che impediscono, di fatto, l'unità e indeboliscono la categoria come nel caso di scioperi coincidenti sulle medesime problema-

“si tratta solo di incompetenza, oppure dietro c'è il disegno teso a sfasciare l'azienda per poi svenderla ai privati?”

strumentalizzato e si trasformava ben presto in un pretesto. Per sostituire i propri dipendenti, infatti, **l'ATAC ha pensato bene di assumere autisti a tempo determinato**. Solo per tre mesi. Solo per fronteggiare l'emergenza.

Una risposta allucinante che dovrebbe restare estranea al mondo del lavoro pubblico. La strada facile del ricorso al lavoro interinale e al precariato, per far fronte a normali problematiche organizzative, rappresenta un **precedente molto pericoloso**, un evidente ricatto all'intera categoria, un colpo basso all'unità e alla forza contrattuale dei lavoratori. E, visto che al peggio non c'è mai fine, se domani si inventassero la possibilità di sostituire chi è in malattia, chi sciopera, o chi gli sta poco simpatico???

Le criticità emerse negli ultimi mesi, di fatti, sono tante forse troppe.

A partire dalla richiesta di maggior produttività dettata dal fatto che il personale viaggiante ed operaio ha subito, tra pensionamenti, scivoli, scivoloni e altalene varie, una forte riduzione mai rimpiazzata. E così finisce che molti autisti sono arrivati ad accumulare **60/70 giorni di ferie non godute!**

Per non parlare poi del fatto che con un organico così ridotto, non è possibile **fare i trasferimenti**.

Altrettanto tragica è la situazione dei mezzi aziendali.

Sembrirebbe infatti che **i pezzi di ricambio siano quasi esclusivamente commerciali**, quindi meno affidabili, e che costringono le officine a continui interventi. **E' possibile**

che vengono puntualmente revocati in seconda serata dai sindacati istituzionalizzati che devono rispondere alle esigenze della politica (vedi in house) e cercare di garantire la pace sociale.

Questa è la vera beffa, l'ennesimo colpo inferto a noi lavoratori, succubi dei **soliti giochi di potere**.

E' arrivato però il momento di **reagire**, bisogna che la categoria superi le logiche dell'appartenenza e ritorni a compattarsi sui reali problemi.

Dobbiamo fare uscire dal nostro mondo le ipocrisie e avere la forza di accompagnare “garbatamente” alla porta tutti i commensali di questa grande abbuffata, consumata sulla nostra pelle e alle nostre spalle!!!

Diritto allo studio: siamo ancora fermi al 1978!

Le 150 ore ancora vietate ai lavoratori universitari

Conciliare studio e lavoro è molto difficile, se poi c'è anche una famiglia da portare avanti diventa praticamente impossibile. Lo sanno bene i tantissimi colleghi e colleghe che frequentano corsi universitari e per i quali le norme sul diritto allo studio in vigore nel nostro comparto, sono assolutamente insufficienti ed inadeguate perché vecchie di oltre 30 anni.

Negli ultimi decenni, difatti, all'innalzamento della scolarizzazione (ormai il diploma di scuola media superiore è indispensabile per entrare in qualsiasi azienda di trasporto) non è corrisposto un doveroso aggiornamento della normativa. Soprattutto per i lavoratori universitari questa è rimasta sostanzialmente ferma al solo giorno di permesso retribuito per l'esame in quanto rimangono ancora esclusi dalla concessione delle cosiddette "150 ore", permessi retribuiti creati nel 1974 per permettere a coloro che non possedevano la licenza media – divenuta in quegli anni scuola d'obbligo – di frequentare un corso per ottenere il titolo di studio, e oggi praticamente non più usufruite da nessuno per i motivi suddetti.

Poiché, inoltre, nonostante alcune promesse di miglioramento, non si preannunciano grosse novità al riguardo nel prossimo contratto di lavoro,

la cui contrattazione è ancora lontana dal terminare, crediamo interessante per i tanti studenti-lavoratori fare qui il punto sulla situazione per rivendicare ancora una volta l'improrogabilità di un aggiornamento normativo.

Il diritto allo studio dei lavoratori è stato riconosciuto con l'art. 10 dello statuto dei lavoratori (l. 300/70) che sancisce: *"I lavoratori studenti, iscritti e frequentanti corsi regolari di studio in scuole di istruzione primaria, secondaria e di qualificazione professionale, statali, pareggiate o legalmente riconosciute o comunque abilitate al rilascio di titoli di studio legali, hanno diritto a turni di lavoro che agevolino la frequenza ai corsi e la preparazione agli esami e non sono obbligati a prestazioni di lavoro straordinario o durante i riposi settimanali"*.

Lo stesso articolo è composto, però, anche da un secondo comma che recita: *"I lavoratori studenti, compresi quelli universitari, che devono sostenere prove di esame, hanno diritto a fruire di permessi giornalieri retribuiti."*

Inserendo in questo secondo comma una nuova categoria, quella degli studenti universitari, secondo alcune interpretazioni il legislatore l'avrebbe di conseguenza e-

“Il diritto allo studio dei lavoratori è stato riconosciuto con l'art. 10 dello statuto dei lavoratori (l. 300/70)”

clusa dalle agevolazioni previste nel primo, nonché dalle cosiddette 150 ore, oggetto della nostra attenzione, che rappresentano lo strumento con cui i contratti collettivi di categoria hanno poi regolato il diritto allo studio. Secondo alcuni, questa esclusione sembrava essere giustificata dal fatto che gli studenti universitari in teoria non avrebbero avuto obblighi di frequenza ai corsi, affermazione che oggi non ha però più alcun senso a seguito dell'evoluzione dei corsi universitari stessi per cui la frequenza è diventata nella maggior parte dei casi obbligatoria ai fini del superamento dell'esame finale.

I contratti collettivi, fortunatamente, hanno successivamente accolto ed ampliato le agevolazioni presenti nell'art. 10 dello statuto dei lavoratori e soprattutto hanno reso fruibili permessi anche per corsi non strettamente legati all'attività lavorativa, come il conseguimento di un diploma o di una laurea, estendendo di fatto le 150 ore anche ai lavoratori universitari.

Il pubblico impiego è stato il primo comparto a chiarire l'equivoco presente nell'art. 10. Con l'art. 3 del DPR 395/1988 (*Norme risultanti dalla disciplina prevista dall'accordo intercompartimentale di cui all'art. 12 della legge-quadro sul pubblico impiego n.93 del 29 marzo del*

1983) si precisa che *"Al fine di garantire il diritto allo studio sono concessi permessi straordinari retribuiti nella misura massima di 150 ore annue individuali. I permessi sono concessi per la frequenza di corsi finalizzati al conseguimento di titoli di studio in corsi universitari, post-universitari, di scuole d'istruzione primaria, secondaria e di qualificazione professionale, statali, pareggiate o legalmente riconosciute o comunque abilitate al rilascio di titoli di studio legali o attestati professionali riconosciuti dall'ordinamento pubblico"*.

A seguire, oltre al permesso per il giorno dell'esame, nel terziario sono state concesse 40 ore annue; tra i *metalmecanici industria*, i 2 giorni precedenti retribuiti più 120 ore non retribuite l'anno; negli *studi professionali*, i 2 giorni precedenti retribuiti più 40 ore annue; tra i *grafici industria*, 1 settimana retribuita all'anno più una settimana non retribuita all'anno (fonte *"Contratti collettivi e tabelle. Interpretazioni, adempimenti e scadenze 11/2006, mensile di consulenza per la gestione contrattuale e le paghe"*).

E il nostro comparto? Come dicevamo la norma è vecchia di trent'anni.

Il settore degli autoferrotranvieri recepi l'istituto



Diritto allo studio: siamo ancora fermi al 1978!

delle 150 ore con l'art. n. 53 del C.C.N.L. del 1976, il quale afferma che "i lavoratori che, al fine di migliorare la propria cultura e la propria formazione professionale, intendono frequentare presso Istituti pubblici o legalmente riconosciuti corsi di studio istituiti in base a disposizioni di legge o comunque nel quadro delle facoltà attribuite dall'ordinamento scolastico a tali scuole, potranno usufruire, a richiesta, di permessi retribuiti, nella misura massima di 150 ore triennali pro-capite, che potranno anche essere utilizzate in un solo anno.....i lavoratori che potranno assentarsi per frequentare i corsi di studio di cui sopra non dovranno superare - nel triennio - il 2% del totale della forza occupata nell'azienda; dovrà comunque essere garantito lo svolgimento della normale attività produttiva".

Ma la successiva intesa del 10 febbraio 1978 per l'applicazione del suddetto art. 53 stabiliva che: *l'istituto del diritto allo studio di cui all'art. 53 è nettamente distinto da quello di cui all'art. 10 della legge 20 maggio 1970, n. 300. Mentre l'art. 10 tutela la partecipazione dei lavoratori studenti ai corsi e/o agli esami della scuola primaria, secondaria inferiore e superiore, e universitaria statale, pareggiata o legalmente riconosciuta, l'art. 53 riguarda la partecipazione ai corsi specificatamente definiti "corsi sperimentali per lavoratori" o corsi delle 150 ore.*

I corsi di cui all'art 53, in generale, sono stati individuati in:

- corsi di recupero dell'obbligo gestiti direttamente dallo Stato ed organizza-

ti dal Ministero della P.I. oppure delegati alle Regioni;

- corsi abbreviati presso le scuole medie superiori corrispondenti ad un biennio unitario di scuola secondaria di secondo grado;

- corsi monografici presso le scuole medie superiori; specializzazioni per diplomati;

- corsi monografici presso le università.

Si tratta dunque di corsi - ad eccezione di quelli di recupero dell'obbligo - del tutto particolari, in quanto finalizzati ad accrescere le capacità intellettuali e culturali di lavoratori

Questa intesa del 1978 appare, dunque, fortemente restrittiva rispetto a quando dichiarato nell'art. 53, dove è pienamente riconosciuto il diritto a usufruire del permesso delle 150 per frequentare ogni tipo di istituto abilitato al rilascio di titoli di studio legali e dove, tra l'altro, non si fa riferimento alcuno all'esclusiva frequentazione di corsi specificatamente definiti "corsi sperimentali per lavoratori".

E' possibile, dunque, che gli autori dell'intesa abbiano interpretato in modo errato la frase "in base a disposizioni di legge" presente nel già citato passo dell'art. 53: "lavoratori che, al fine di migliorare la propria cultura...intendono frequentare presso Istituti pubblici o legalmente riconosciuti corsi di studio istituiti in base a disposizioni di legge o comunque nel quadro delle facoltà attribuite dall'ordinamento scolastico a tali scuole". Infatti la suddetta frase fa

qui riferimento alle leggi che sottostanno alla costituzione dei corsi scolastici, e possibilmente universitari, in quanto tali (e perciò è stata aggiunta nell'art.53 la frase "nel quadro delle facoltà attribuite dall'ordinamento scolastico a tali scuole") e non al fatto che si tratti di corsi appositamente istituiti con apposite leggi per i lavoratori.

Una più attenta valutazione della normativa in vigore, anche se vecchia di trent'anni potrebbe, quindi, offrire, a nostro modo di vedere già molti spunti per la risoluzione di una vicenda, quella delle 150 ore, che vede interessati moltissimi autoferrotranvieristi studenti che ogni giorno cercano di barcamenarsi tra studio e lavoro per migliorare la propria cultura e arricchire di conseguenza la loro professionalità.

"Il lavoratore ben informato è già tutelato"

Arrivederci a novembre!

La redazione

Avviso ai naviganti il SUL ora è anche su FACEBOOK: Sulla pagina fan troverete news, articoli, aggiornamenti dalle nostre realtà aziendali. La pagina fan la potete suggerire ai vostri amici/contatti.