



## Interventi & Repliche

### Ferrovie: il contratto nazionale

Nella lettera al ministro Passera (*Corriere*, 18 novembre), Massimo Mucchetti si sofferma su Ntv con due affermazioni che considero inesatte: sostiene che la nostra società si oppone all'adozione di un contratto di lavoro nazionale; e ci accusa, implicitamente, di *dumping sociale*. Mi permetto di chiarire la realtà delle cose: lo scorso luglio Ntv ha firmato con tutti i sindacati un contratto di lavoro innovativo, che da un lato recepisce i punti già concordati al tavolo di rinnovo del Contratto nazionale sulla mobilità, sezione attività ferroviaria, e dall'altro mette a punto un proprio integrativo aziendale, basato su merito, trasparenza, produttività. Ntv non si oppone al Contratto nazionale, vi aderisce già e partecipa al tavolo del

ministero per la sua ridefinizione, dal momento che quello vecchio è scaduto nel 2007 e addirittura non norma l'Alta velocità, cioè il settore dove opera Ntv. L'accordo Ntv prevede le stesse tutele garantite da Fs in materia di malattia, maternità, infortuni, congedi cura, ferie e permessi. L'integrativo definisce una normativa per i servizi Av in linea con le principali imprese ferroviarie europee, riconosce livelli retributivi allineati ai valori più elevati del mercato, assicura ai propri dipendenti l'assunzione a tempo indeterminato, offre un *welfare* su misura del singolo lavoratore, definisce con le parti sociali un patto di produttività per il periodo di *start up* commisurato agli standard europei, e stanziava un investimento privato di 18 milioni di euro per la formazione del proprio personale. Onestamente tutto questo non ci sembra giungla, forse,

più propriamente, Europa.

ing. **Giuseppe Sciarrone**  
Amministratore delegato Ntv

*Noto che l'ing. Sciarrone non smentisce il fatto che Ntv rischi di sfiorare i covenant sul prestito avuto da Intesa Sanpaolo. Parla invece di contratti. Ebbene, il contratto nazionale delle ferrovie ancora non c'è. I punti già concordati non comprendono gli orari massimi e i salari minimi, materie non minori. Confindustria ha chiesto alle associate e non di concordare una piattaforma unica. Senza successo. Decine di imprese, tra cui Ntv, fanno ciascuna per conto proprio. Sul Frecciarossa il macchinista può condurre per non più di 4 ore e mezzo, sul futuro Italo di Ntv per 7 ore, in altre imprese, che Sciarrone conosce bene, si va ancora più in là. Non aggiungo altro.*

**m. mucch.**