

Lettera

Il contratto di Ntv premia il merito

La questione del contratto di lavoro delle nuove imprese ferroviarie nate dopo la liberalizzazione del settore, sollevata da più parti in tempi recenti e da ultimo l'altro ieri in audizione presso la commissione Lavori pubblici del Senato, merita qualche precisazione, quanto meno con riferimento alla nostra azienda. Ntv nasce in un settore quale quello del trasporto ferroviario in profondo cambiamento e nasce proprio perché è in atto tale cambiamento: un mercato finalmente liberalizzato e sottratto al monopolio, ormai aperto alla concorrenza internazionale e quindi al confronto con i livelli di produttività europei, e una infrastruttura - l'Alta velocità - completamente nuova che aumenta di oltre il 50% la velocità dei treni. In tale "nuovo" contesto pretendere che un "nuovo" entrante applichi un contratto di lavoro "vecchio", e per questo in fase di rinegoziazione, è quantomeno singolare: siamo fortemente convinti che sia indispensabile innovare anche sotto il profilo del rapporto di lavoro con i dipendenti.

È con questa finalità che da qualche mese stiamo lavorando con i sindacati di settore per costruire un contratto collettivo aziendale. La nostra proposta si basa su: elezione meritocratica, formazione specialistica ed assunzione a tempo indeterminato del personale operativo, senza fare ricorso a forme di precariato; livelli di produttività commisurati al nuovo scenario tecnologico in cui la nostra azienda andrà ad operare e comunque ampiamente entro i limiti di sicurezza stabiliti dalle norme europee e nazionali; livelli retributivi ai massimi valori di mercato, integrati da un premio di risultato commisurato al grado di soddisfazione del servizio offerto espresso dai nostri viaggiatori e

da un superpremio commisurato ai risultati economici della azienda (partecipazione agli utili); elevata attenzione al livello di benessere del singolo dipendente, attraverso pensione integrativa, assistenza sanitaria integrativa a scelta individuale, adeguate condizioni di confort per il personale in trasferta. Siamo sicuri che più di così a 900 giovani con 25 anni di età media che entrano, in gran parte per la prima volta, nel mercato del lavoro sia difficile garantire. A ciò si aggiunga anche la nostra disponibilità ad adottare il nuovo Contratto collettivo della mobilità, una volta che sarà stato definito, e di cui la nostra proposta già recepisce le parti sino a oggi concordate. Detto questo, va però precisato che le nuove imprese ferroviarie tutte: se potessero ricevere trasferimenti a titolo gratuito di asset dal Gestore dell'infrastruttura (e quindi dallo Stato) con i quali procedere ad aumenti di capitale ed effettuare gli investimenti; se potessero effettuare la manutenzione dei treni in impianti finanziati dallo Stato; se potessero decidere autonomamente gli orari dei propri treni e quelli della concorrenza; se potessero avere pari visibilità e disponibilità di spazi nelle stazioni, nonché nei terminali merci; se potessero evitare di operare in condizioni rese ogni anno più difficili ed onerose dal Gestore dell'infrastruttura attraverso lo strumento del Prospetto informativo rete (Pir); se potessero fare riferimento a un Ente terzo e indipendente per tutto ciò che riguarda l'accesso e la regolazione del mercato; allora, in questo caso, sottoscriverebbero tutte di corsa anche l'attuale contratto delle Attività Ferroviarie, e farebbero scorrere fiumi di champagne, anzi, pardon, di spumante.

Giuseppe Sciarone

Amministratore delegato di Ntv

