

Addi 23 novembre 1999 presso il Ministero dei Trasporti e della Navigazione alla presenza del Ministro del Tesoro, Bilancio e Programmazione Economica On. Prof. Giuliano Amato e del Ministro dei Trasporti e della Navigazione On. Prof. Tiziano Treu

Tra

La Società F.S. S.p.A. rappresentata dal Presidente Prof. Claudio Dematté, dall'Amministratore Delegato Ing. Giancarlo Cimoli, dal Direttore Generale per le Risorse Umane Dott. Francesco Forlenza ed Agens rappresentata dal Presidente Dott. Elio Mensurati in rappresentanza delle aziende del gruppo F.S. che le hanno conferito mandato

E

i rappresentanti delle OO.SS. CGIL, CISL, UIL, UGL e FILT-CGIL, FIT-CISL, UILTRASPORTI, UGL TRASPORTI, FAST-CONFISAL, SMA-CONFISAL, FISAST

è stato raggiunto il seguente accordo:

1. PREMESSA

Le parti considerano indispensabile ed urgente l'individuazione delle azioni e delle iniziative atte a superare l'attuale situazione di crisi del Gruppo FS.

Le parti sono consapevoli che sugli obiettivi di sviluppo del servizio ferroviario e di risanamento di FS influiscono in modo sostanziale l'assetto della politica dei trasporti e le scelte istituzionali di regolazione dei processi di liberalizzazione in atto nel settore ferroviario, come negli altri settori del trasporto, anche per effetto degli indirizzi assunti a livello di Unione Europea e, a livello nazionale, in materia di decentramento alle Regioni di competenze e responsabilità sul trasporto pubblico locale.

Le parti convengono che il processo di risanamento e sviluppo di FS debba essere regolato da un percorso negoziale che, attraverso l'utilizzo coerente di tutte le leve disponibili, accompagni, favorisca e sostenga il cambiamento.

A tale scopo, le parti si impegnano col presente accordo a realizzare una soluzione positiva, concreta ed equilibrata per il superamento dell'attuale situazione aziendale, considerando la Direttiva del Governo il riferimento fondamentale condiviso dalle parti.

2. AZIONI ED INIZIATIVE

2.1 Riequilibrio modale. Il Governo conferma di essere impegnato a garantire le condizioni normative idonee a favorire il riequilibrio modale verso le modalità di trasporto che minimizzano la generazione di costi esterni e l'impatto ambientale, e soprattutto verso le ferrovie, coerentemente con le iniziative promosse dall'Unione Europea e con le conclusioni della Conferenza di Kyoto. In tal senso, il Governo promuoverà, prioritariamente, interventi relativi ai settori notturni ed internazionali e, nell'ambito dei progetti di sviluppo per le merci e la logistica, interventi per il riequilibrio modale che favoriscano lo spostamento di quote significative di traffico verso la rotaia. In tale ambito, si considera prioritaria una nuova disciplina sul trasporto di merci pericolose e nocive che limiti significativamente la possibilità di trasporti su strada in presenza di rischi per la sicurezza.

Il Governo ritiene comunque indispensabile che gli impegni delle Parti per il risanamento ed il rilancio di FS s.p.a. si sostanzino al 2003, da parte aziendale, in una forte azione per il contenimento, nell'attuale configurazione, della voce "costi operativi" (riduzione reale del 10 - 15 %), nell'adozione (politiche che consentano un effettivo aumento dei volumi (traffico e dei ricavi (incremento del 20 - 25 %) tali da esprimere la recuperata efficienza e competitività e nell'attivazione degli investimenti sulle tecnologie e delle relative ricadute in termini di efficientamento. In tale contesto le parti convengono sull'esigenza di interventi volti a perseguire la riduzione complessiva dell'attuale costo del lavoro (riduzione valutata dal Governo nella misura del 18-20 %) senza incidere sui livelli di reddito.

2.2 Assetti societari. Nel rispetto dei principi contenuti nella Direttiva del Governo, a far data dall'1.1.2000 e per la durata del Piano d'impresa, le attuali attività operative svolte da FS spa si articolano in due soggetti societari: uno per le infrastrutture ed uno per le attività di trasporto. Le Società avranno distinti conti economici, bilanci, patrimoni ed assetts. Al fine di rendere funzionali le partecipazioni societarie ai singoli business di riferimento, nella riconfigurazione delineata sarà allocato il governo delle entità societarie attualmente esistenti in ragione del loro oggetto, sociale e delle finalità che vengono loro riconosciute nel nuovo assetto.

In tale prospettiva, si precisa che si procederà alla chiusura di I.T.F. s.r.l. (a meno che il mero strumento societario non risulti indispensabile alla più tempestiva costituzione della stessa società di trasporto) e che la joint venture per Cargo Si nel periodo di piano potrà essere una società purché diretta e controllata dalla Società per il trasporto.

2.2.a. La capogruppo concentrerà la propria attività nella definizione della strategia globale di posizionamento del Gruppo e sul relativo controllo strategico e finanziario. Ad essa riferiranno le controllate, Società Infrastruttura, Società Trasporto, Metropolis ed Italferr. L'insieme del Gruppo caratterizzerà il proprio assetto organizzativo con un forte decentramento decisionale in termini di responsabilizzazione sui risultati ed autonomia gestionale.

2.2.b. La Società per l'Infrastruttura avrà la responsabilità sulle attività oggi assicurate dalla Divisione Infrastruttura.

I conti di detta Società dovranno presentare un tendenziale equilibrio tra i ricavi derivanti dalla riscossione dei canoni e i contributi pubblici da definirsi nel contratto di programma, da un lato, e i costi relativi alla gestione dell'Infrastruttura al netto degli ammortamenti, dall'altro.

Per favorire una forte integrazione sistemica ed al fine di incrementare le capacità del sistema ferroviario del Paese, le parti valutano positivamente ipotesi di unificazioni societarie o gestionali con la rete FS di reti interconnesse attualmente affidate ad altri soggetti. A tal fine dovranno essere verificati gli elementi di fattibilità sia istituzionali che industriali.

2.2.c. La Società per il trasporto avrà la responsabilità sulle attività assicurate dalle Divisioni Passeggeri, Cargo e Trasporto Regionale, nonché su quelle proprie dell'Unità Tecnologia e del Materiale Rotabile. La Società dovrà raggiungere l'equilibrio di bilancio entro il termine previsto al punto 2.4.

La Società, nella sua articolazione per fasce di mercato, si pone quale soggetto titolare del rapporto nei confronti del personale dipendente e degli assetts societari. La Società risponde della gestione del personale dal punto di vista professionale e ne cura l'assegnazione alle tre Divisioni ed alla U.T.M.R., che ne hanno il controllo e sono responsabili del risultato finale come previsto dalla Direttiva.

2.2.d. Ferma restando la possibilità di realizzare accordi societari come previsto dalla Direttiva,, al fine di cogliere ogni occasione di sviluppo in relazione ai nuovi scenari dischiusi dall'evoluzione del mercato, l'Azienda, nella ricerca di eventuali accordi con partner, opererà nell'ambito delle direttive del Governo.

2.3 Investimenti. Il Governo è impegnato ad attivare le iniziative necessarie alla riduzione dei tempi di autorizzazione ed alla velocizzazione degli aspetti procedurali al fine di favorire il rispetto di tempi e costi degli investimenti.

Le parti concordano nel privilegiare gli investimenti che rispondono anche in relazione alle disponibilità attuali e prospettive previste in materia dal d.d.l. della Finanziaria, agli obiettivi di aumentare la capacità infrastrutturale per favorire lo sviluppo dell'azienda, attraverso il progetto Alta Capacità, il potenziamento dei nodi e i percorsi alternativi per le merci;

- aumentare l'automazione dell'esercizio per incrementare produttività e sicurezza attraverso l'introduzione di nuove tecnologie;

- ridurre l'età media del parco rotabile per migliorare la qualità del servizio ed i livelli di comfort attraverso l'introduzione di nuovo materiale rotabile ed un importante programma di revamping e di manutenzione straordinaria;
- ridurre gli squilibri infrastrutturali della rete meridionale e delle altre aree carenti di infrastrutture, secondo le indicazioni già contenute nel D.P.E.F..

2.4 Equilibrio di bilancio. Considerando gli investimenti come la principale leva di rilancio, le parti convengono che il Piano d'impresa ponga in correlazione le azioni di risanamento e la loro temporizzazione, con i concreti effetti degli investimenti nell'innovazione e nel potenziamento dell'infrastruttura e del materiale rotabile e con i conseguenti risultati attesi in termini di espansione della produzione e del fatturato. Pertanto le parti convengono che la data entro la quale si completeranno le azioni di risanamento è fissata al 31.12.2005.

2.5 Piani di sviluppo. Le parti convengono sulla necessità di specifici progetti di sviluppo che interessino le singole aree di business, coinvolgano l'Azienda nel suo complesso, realizzino il significativo miglioramento degli standards di sicurezza e di qualità del servizio offerto.

In tal senso, FS s.p.a. curerà i piani di sviluppo che consentano il consolidamento ed il rafforzamento del core business aziendale e l'implementazione e valorizzazione di ulteriori attività che possano consentire l'espansione del fatturato ed il miglioramento dei conti economici.

I principali progetti di sviluppo riguarderanno:

- Piano sviluppo commerciale ed organizzativo della "impresa ferroviaria" e piani industriali delle singole aree di prodotto;
- Piano sviluppo ricavi per ciascuna area di business e relative politiche dei prezzi;
- Miglioramento della qualità del servizio, coerentemente con l'introduzione della Carta dei Servizi, attraverso un impegnativo programma di miglioramento continuo della qualità e di certificazione;
- Specifici progetti formativi e di riqualificazione che accompagnino l'evoluzione tecnologica ed organizzativa;
- Sviluppo di iniziative (insourcing e outsourcing) di attività collaterali al core business aziendale che, nel rispetto delle indicazioni della Direttiva in merito alla concentrazione nel core business, valorizzino le risorse aziendali anche con l'obiettivo di attivare nuova occupazione;
- Riduzione del fenomeno dell'evasione a bordo treno.

2.6 Costi operativi. La contestualità e la convergenza delle azioni verso l'obiettivo del risanamento e dello sviluppo di FS richiede, la razionalizzazione dei costi operativi anche al fine di renderli omogenea rispetto al business aziendale ed ai progetti di sviluppo da attivare.

Le parti convengono che tale razionalizzazione va sempre più perseguita attraverso azioni quali:

- la riduzione dei livelli di consumo attraverso programmi di razionalizzazione;
- il ridisegno dei processi industriali; la revisione del sistema complessivo degli appalti e dei servizi;
- la modifica delle modalità di fornitura;
- il miglioramento dei prezzi di acquisto (anche attraverso l'allargamento del numero dei fornitori al fine di incrementare la competizione);
- la rinegoziazione delle condizioni contrattuali, nei limiti previsti dai contratti in vigore e soprattutto a seguito dei rinnovi;
- l'adozione di contratti di global service.

3. IL NUOVO CONTRATTO DELLE ATTIVITA' FERROVIARIE

Il nuovo CCNL delle attività ferroviarie strumento regolatore del lavoro ferroviario nella evoluzione del mercato del trasporto ferroviario descritta in premessa.

Le parti si danno reciprocamente atto che il nuovo CCNL è rivolto, in prospettiva, ad una pluralità di aziende operanti nel settore ferroviario, anche in applicazione dei punti 4.4 e 4.5 dell'accordo firmato il 23.12.1998, convenendo che se ne completerà la stesura compiuta entro il 31 marzo 2000.

Col presente accordo le parti concordano quanto segue:

3.1 Campo di applicazione. Il nuovo CCNL trova applicazione nei confronti del personale dipendente da imprese che nel territorio nazionale esercitano prevalentemente parte o tutte le attività di seguito riportate, in termini esemplificativi, nell'ambito del trasporto ferroviario:

- gestione dell'infrastruttura, assicurandone lo sviluppo, il mantenimento in efficienza, e la circolazione treni;

- progettazione, sviluppo, produzione, manutenzione, gestione e vendita di servizi e connesse attività che assicurino la mobilità di persone e merci;
- traghettamento marittimo di carrozze e carri ferroviari, persone e mezzi gommati;
- progettazione di sistemi, impianti e di rotabili ferroviari e relativa manutenzione e/o ristrutturazione;
- costruzione e supervisione di impianti e sistemi ferroviari;
- attività strategiche, gestione finanziaria e patrimoniale di imprese operanti nel settore.

3.2 *Durata*. Il nuovo CCNL decorre dall'1.1.2000 e scade il 31.12.2003.

3.3 *Assetto contrattuale*. In coerenza con quanto stabilito dal Protocollo del 23 luglio 1993 ed ispirandosi alle prevalenti esperienze contrattuali nei comparti industriali e dei servizi, l'assetto contrattuale si articola su due livelli.

3.3.a. Il primo livello disciplina tutti gli elementi del rapporto di lavoro costituendo fonte esclusiva di regolamentazione degli aspetti normativi e del trattamento retributivo base del personale dipendente dalle imprese cui si applica il nuovo CCNL.

Oltre Campo di Applicazione e Durata, che con le formulazioni del presente accordo si considerano definiti, sono materie del primo livello:

- Sistema delle relazioni sindacali e della partecipazione;
- Istituti di carattere sindacale;
- Strumenti di politica attiva del lavoro, con la disciplina di mobilità interaziendale, cessione e/o trasferimento di ramo di azienda, sistema degli ammortizzatori sociali;
- Costituzione, svolgimento, interruzione, sospensione e risoluzione del rapporto di lavoro;
- Orario di lavoro e regole generali sulle normative e sui regimi di orari;
- Sistema di classificazione e inquadramenti, in grado comprendere, l'insieme, del lavoro disciplinato dal campo di applicazione del nuovo CCNL, tale da fare corrispondere in modo, diretto declaratorie ed inquadramenti e con evoluzioni connesse ad effettive e sostanziali evoluzioni dei contenuti professionali;
- Trattamento economico (retribuzione base e retribuzione di carattere accessorio e risarcitorio);
- Formazione;
- Ambiente e sicurezza del lavoro;
- Diritti individuali e Pari Opportunità;
- Norme disciplinari;
- Previdenza complementare.

3.3.b. Il secondo livello è individuato nell'ambito di un esplicito sistema di rinvii stabiliti dal CCNL e nel rispetto dei principi del Protocollo del 23 luglio 1993 circa la non sovrapposibilità e la ripetitività delle materie considerate. In conformità a quanto specificatamente previsto dal Protocollo del 23 luglio 1993, qualora ne sussistano le condizioni,, la contrattazione aziendale si potrà realizzare "esclusivamente nella negoziazione di contenuti economici variabili integralmente commisurati e correlati ai risultati raggiunti" sulla base di predefiniti parametri. L'accordo avrà durata quadriennale.

In relazione a quanto sopra, i soggetti sindacali titolari per le materie previste al secondo livello contrattuale sono individuati nelle strutture delle Organizzazioni Sindacali stipulanti il CCNL delle attività ferroviarie nelle loro articolazioni nazionali e regionali/territoriali, ovvero nelle rappresentanze sindacali unitarie regolarmente elette, in rapporto alle diverse configurazioni aziendali.

Formano materia del secondo livello, secondo modalità e contenuti da definire in sede di relativa contrattazione aziendale, le tematiche ad esso assegnate dal primo livello ed avranno carattere applicativo ed integrativo di queste.

In considerazione dell'esigenza comunemente riconosciuta dalle parti di conferire al secondo livello del CCNL l'idonea efficacia, si conviene che nella definizione delle sedi negoziali, per ciascuna delle materie elencate, si potranno prevedere sino a due momenti distinti dell'interlocuzione, ciascuno dei quali però connotato da finalità ed ambiti differenziati e non sovrapposibili di competenza, con titolarità e soggetti individuati secondo modalità specificamente definite.

4. IL NUOVO CCNL E LA SUA APPLICAZIONE IN F.S.

Il nuovo CCNL delle attività ferroviarie costituisce, in tutte le sue parti, il Contratto valido per i dipendenti di tutte le Società del Gruppo FS che saranno tutti inseriti a ruolo delle società in cui operano.

L'insieme degli interventi di seguito descritti, fermi restando gli impegni assunti dalle parti col presente accordo, saranno regolati dall'accordo aziendale FS, ponendo in connessione l'obiettivo di risanamento coi riequilibri di bilancio, nei termini in precedenza precisati, alla scadenza del 31.12.2005.

Entro il 30 aprile 2000 le Parti stipulanti il presente accordo effettueranno una verifica in ordine al perseguimento degli obiettivi del presente accordo con particolare riferimento al costo del lavoro, ai costi operativi nonché agli obiettivi ed ai tempi del risanamento e del rilancio.

Allo scopo di raccordare il transito al nuovo CCNL e realizzare la riforma strutturale delle dinamiche del costo del lavoro unitario FS, le parti concordano quanto segue:

- a. a decorrere dall'1 luglio 2000 il nuovo inquadramento previsto dal CCNL si applica a tutti i dipendenti del Gruppo FS ed esso concorrerà, sotto il profilo strutturale, al raggiungimento degli obiettivi del presente accordo;
 - b. le differenze economiche individuali derivanti dall'inquadramento nel nuovo sistema di classificazione saranno riconosciute nella vigenza contrattuale a favore dei dipendenti in forza alla data dell'1 luglio 2000 sotto forma di Elemento Retributivo Individuale (E.R.I.) pensionabile e non riassorbibile;
 - c. per quanto riguarda gli automatismi parametrici attualmente previsti nelle aree professionali, nell'applicazione del nuovo inquadramento sarà disciplinata l'attribuzione individuale delle quote economiche eventualmente maturate a tale data prevedendo la temporizzazione per il loro riconoscimento.
2. Nell'ambito delle regole generali fissate nel nuovo CCNL, in sede di accordo aziendale FS si definiranno le soluzioni che connettano la contrattazione decentrata territoriale con un complessivo efficientamento realizzato attraverso l'attuazione di nuovi regimi di orario e flessibilità normative.

Tali azioni saranno mirate prioritariamente al mantenimento delle dimensioni produttive e dell'ambito di attività di FS ed alla realizzazione delle condizioni per internalizzare attività nei termini previsti dalla Direttiva del Governo.

A tale scopo, le azioni riorganizzative che saranno definite nella contrattazione decentrata territoriale dovranno realizzare gradualmente, nell'arco della vigenza contrattuale, un concreto riallineamento del costo del lavoro per unità di prodotto e, di conseguenza, del costo globale del lavoro.

In questo ambito, l'attuazione operativa di nuove tecnologie dovrà essere sostenuta ed accelerata e costituirà, unicamente alle azioni riguardanti l'organizzazione del lavoro ed i regimi di orario, parte del riallineamento dei costi. Al fine della gestione delle nuove assunzioni e degli eventuali esuberi le parti sottoscrivono, contestualmente al presente accordo, due intese che, allegate al presente patto, ne costituiscono parte integrante.

3. In sede di accordo aziendale, saranno definite quote salariali così articolate:
- a. una prima quota economica, riconosciuta a tutti i dipendenti del Gruppo FS, legata al raggiungimento degli obiettivi di Impresa che saranno concordati, consolidabile congiuntamente ai risultati d'impresa;
 - b. una seconda quota economica, attribuita in modo diretto, efficace e trasparente agli efficientamenti, alla produttività ed alla redditività;
 - c. le parti concordano che tali quote costituiscono le uniche rivalutazioni economiche nell'arco della vigenza contrattuale 2000-2003, essendo inteso che per il quadriennio non sono applicate altre modalità di rivalutazione previste dagli accordi interconfederali.
2. Si conviene che, nell'ambito dell'accordo aziendale, si procederà al riordino della retribuzione accessoria e differita, definendone una articolazione che superi l'attuale sovrapposizione e stratificazione di voci retributive e ripristini la precisa corrispondenza fra la retribuzione contrattuale e quella di fatto.

In particolare, nel perseguire tale ultimo obiettivo, le parti convengono sulla correzione degli aspetti normativi che producono effetti retributivi distorti e concordano di realizzare gradualmente nell'ambito della vigenza contrattuale un contenimento pari ad almeno un terzo delle quote medie pro-capite erogate a titolo di lavoro straordinario e/o supero, assumendo, quale base di riferimento, l'anno 1999. Le parti convengono che verrà riordinata la materia relativa alle ferie, anche mediante il ricorso all'istituto dei permessi, ed ai giorni festivi.

3. Le parti convengono che il contributo del lavoro al risanamento dovrà trovare adeguate forme di compensazione (in azioni, in obbligazioni o in denaro) che saranno negoziate fra le parti al realizzarsi delle condizioni del risanamento.
4. Le OO.SS. si impegnano a negoziare, in sede di rinnovo contrattuale, un ulteriore contenimento dei permessi sindacali e per D.L.F. come contributo al contenimento dei costi complessivi.
5. F.S. S.p.A. si impegna, nei confronti del Governo azionista, a realizzare le condizioni di contenimento del costo del lavoro, del personale appartenente alle qualifiche dirigenziali, corrispondenti in qualità e misura a quelle previste nel presente accordo per il restante personale dipendente.

5. SISTEMA DELLE RELAZIONI SINDACALI E DELLA PARTECIPAZIONE

1. Le parti concordano che il quadro di riferimento descritto nella premessa al presente accordo richiede un deciso rafforzamento del sistema di relazioni sindacali nel Gruppo FS ed assumono il metodo partecipativo come strumento necessario a favorire il confronto tra le parti attraverso la partecipazione ed il coinvolgimento dei lavoratori nel processo di trasformazione in atto.

Pertanto, si conviene che, in coerenza con quanto previsto dal presente accordo, in sede di accordo aziendale, il sistema verrà strutturato secondo i seguenti orientamenti:

- a) sedi del secondo livello di relazioni sindacali:
 - Gruppo FS
 - Società del Gruppo e Corporate
 - Divisioni
 - Articolazioni territoriali
- b. nella definizione delle materie va individuato un quadro di corrispondenza certo e responsabilizzato fra le articolazioni aziendali centrali e periferiche, assegnando le materie all'organizzativo aziendale effettivamente in grado di gestirne e negoziarne gli effetti in piena responsabilità ed autonomia;
- c. l'insieme del sistema deve caratterizzarsi per un forte decentramento, in relazione alle materie, sia dalle strutture di Corporate verso le Società che fra queste e le relative articolazioni organizzative territoriali;
- d. le leve interessanti il ciclo produttivo, la sua organizzazione operativa ed i fattori della produttività vengono assegnate ai livelli organizzativi aziendali di livello periferico;
- e. per dare concreta attuazione al nuovo sistema di relazioni sindacali e di contrattazione decentrata le parti si impegnano a definire la precisa corrispondenza tra il decentramento delle articolazioni dell'Impresa ed i livelli di costituzione delle R. In tale ambito, le Organizzazioni Sindacali promuoveranno, nel rispetto della normativa e degli accordi in essere, la rielezione delle Rappresentanze Sindacali Unitarie (R.S.U.) dal 9 al 12 marzo 2000;
- f. il sistema partecipativo in sede aziendale sarà articolato nei seguenti livelli:
 - diritto di informazione
 - sedi di consultazione
 - organismi congiunti

Saranno definite le materie relative al diritto di informazione distinguendo, nell'ambito delle articolazioni previste, quelle proprie delle sedi negoziali, in quanto funzionali alla fase di contrattazione, da quelle proprie delle sedi di consultazione, le quali, con la partecipazione dei rappresentanti dell'Azienda e delle OO.SS. firmatarie, saranno a loro volta articolate secondo i seguenti orientamenti:

- Comitato bilaterale permanente, a carattere consultivo e referente, chiamato ad esprimere il proprio parere preventivo, di natura obbligatoria e non vincolante, su temi aventi strategica di Impresa e di Gruppo, ferme restando le competenze dei soggetti istituzionali e degli organi societari nonché dell'autonomia delle organizzazioni partecipanti. Di norma tale Comitato, che assorbirà anche le

competenze del Comitato di Partecipazione di cui all'art. 5 del Contratto 6.2.98, interverrà nella fase successiva dell'iter di approvazione formale del progetto iniziale e preventiva rispetto alla definizione del progetto finale.

- Organismi congiunti, a carattere referente e/o di monitoraggio, su:
- ambiente e sicurezza, nel quale confluirebbero anche le competenze degli attuali organismi paritetici di cui all'art. 59 del Contratto 6.2.98, mantenendo le articolazioni territoriali esistenti;
- mobilità, qualità e formazione, con articolazioni di Società/Divisioni e relative articolazioni territoriali, col compito di monitorare i fabbisogni formativi connessi con le necessità di riconversione professionale e con gli obiettivi di miglioramento della qualità, nonché esaminare i progetti formativi per i nuovi assunti, sulla base degli accordi che regolano gli accessi ed i processi formativi interessanti i diversi profili professionali;
- eventuali ulteriori ambiti di attività che saranno valutati utili a strutturare e rafforzare il sistema.

* * *

Le parti, all'atto della sottoscrizione del presente patto, sottoscrivono l'accordo sui servizi minimi che viene allegato al presente e ne costituisce parte integrante.

Le parti riconoscono che l'effettivo adempimento degli obblighi reciproci sopra delineati (investimenti, riduzione dei costi operativi e del costo del lavoro, nonché aumento della produzione, del fatturato e dei ricavi) è condizione di validità dell'accordo complessivo. Tale adempimento è verificato semestralmente da un Comitato composto da rappresentanti dell'Azienda, delle OO.SS. firmatarie e da professionisti scelti di comune accordo anche con i Ministeri firmatari. L'accertamento di eventuali scostamenti rispetto agli impegni sopraindicati sono valutati dalle Parti e dal Governo e li obbliga all'adozione di tutte le misure necessarie per il raggiungimento degli obblighi stessi, fatta salva la vigilanza del Ministero dei Trasporti e della Navigazione.
Roma, 23 novembre 1999

seguono firme