

**SEZIONE
PRIMA
PERSONALE
NAVIGANTE
TECNICO**

*Me
A. C. C. C. C.
Wam*

SEZIONE PRIMA – PERSONALE NAVIGANTE TECNICO

PARTE I

COSTITUZIONE DEL RAPPORTO E TIPOLOGIE CONTRATTUALI

Art. 1 – Assunzione

Oltre a quanto previsto dall'art. 33 della Parte Generale del CCNL del Trasporto Aereo, si stabilisce quanto segue:

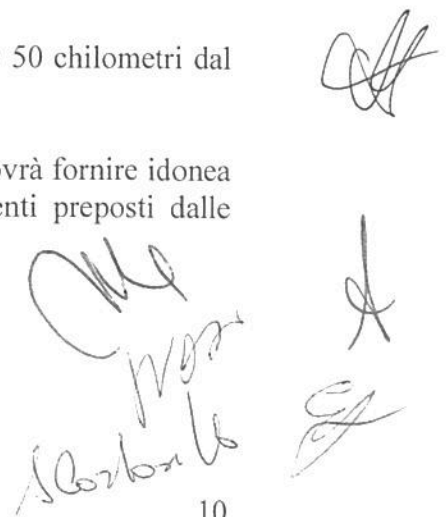
- l'assunzione è subordinata alla buona conoscenza, scritta e parlata, della lingua italiana ed inglese, conformemente ai livelli definiti internazionalmente (ICAO: 6 per l'italiano, 4 per l'inglese)
- All'atto dell'assunzione la Compagnia è tenuta a comunicare al Personale Navigante Tecnico, per iscritto:
 - ✓ la durata del contratto, la tipologia e la data di assunzione;
 - ✓ durata dell'eventuale periodo di prova;
 - ✓ la base di servizio;
 - ✓ la qualifica e il grado;
 - ✓ dati retributivi essenziali;
 - ✓ altre condizioni di lavoro eventualmente concordate.

All'atto dell'assunzione il lavoratore è tenuto alla presentazione dei seguenti documenti:

- brevetto C.P.L. + I.R. e A.T.P.L., almeno “frozen” per i Copiloti, in corso di validità nonché le eventuali qualifiche professionali;
- altri documenti che la Compagnia ritenesse opportuno richiedere in relazione alle mansioni da affidare.

Il Personale Navigante Tecnico ha l'obbligo di domicilio entro 50 chilometri dal comune dove è collocata la sua base di servizio.

Il Personale Navigante Tecnico al momento dell'assunzione, dovrà fornire idonea documentazione attestante l'idoneità al volo da parte degli enti preposti dalle normative vigenti.

The block contains several handwritten signatures and initials. At the top right is a signature that appears to be 'Caff'. Below it, on the left, is a large signature that looks like 'Me' or 'Mae' followed by 'Corbale'. To the right of this is a signature that looks like 'A'. At the bottom right is another signature that looks like 'E'.

Al momento dell'assunzione l'azienda fornirà al Personale Navigante Tecnico informazioni relative ai contenuti delle polizze assicurative e elementi relativi alla previdenza complementare.

Il Personale Navigante Tecnico dovrà acquisire e mantenere in corso di validità le certificazioni e specializzazioni necessarie all'espletamento delle mansioni affidategli e per il mantenimento dei requisiti richiesti all'atto dell'assunzione, dovendo, l'azienda predisporre le strutture tecniche ed addestrative per l'acquisizione ed il mantenimento di detti requisiti in corso di rapporto di lavoro, secondo i fabbisogni operativi e le esigenze dell'organizzazione e della produzione.

Art. 2 – Periodo di Prova

L'assunzione può avvenire con un periodo di prova non superiore a sei mesi di effettiva prestazione di lavoro. In caso di contratti a termine successivi costituiti per un numero superiore a due, con medesime mansioni e con la medesima società, non sarà prevista l'apposizione del patto di prova.

Il periodo di prova deve risultare dalla lettera di assunzione.

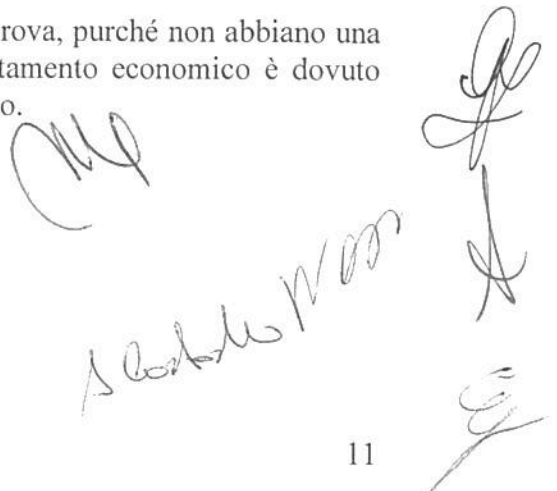
Salvo interruzioni dovute a cause di forza maggiore, non sono ammesse né la protrazione né la rinnovazione.

Durante il periodo di prova sussistono tra le parti tutti i diritti e gli obblighi del presente CCNL. Tuttavia la risoluzione del rapporto può avere luogo ad iniziativa di ciascuna delle parti, in qualsiasi momento, senza preavviso né indennità.

Scaduto il periodo di prova senza che sia intervenuta la disdetta, la assunzione del lavoratore diviene definitiva e la anzianità di servizio decorre dal giorno dell'assunzione stessa.

Per quanto concerne il compenso relativo al periodo di prova interrotto o non seguito da conferma, la Compagnia è tenuta a retribuire il solo periodo di servizio prestato.

La malattia e l'infortunio sospendono il periodo di prova, purché non abbiano una durata superiore al periodo di prova stesso. Il trattamento economico è dovuto soltanto fino alla scadenza del periodo di prova stesso.

The block contains several handwritten signatures and initials in black ink. There is a large, stylized signature in the center, and several smaller initials or signatures to the right and below it.

Art. 3 – Contratto a Tempo Determinato

Fatte salve diverse previsioni della parte generale del CCNL del Trasporto Aereo e ferma restando l'applicabilità dell'articolo 2 del d.lgs 368/2001 e s.m.i., il contingentamento delle assunzioni di Personale Navigante Tecnico a tempo determinato ai sensi dell'art. 1 del citato decreto è fissato nel limite del 20% rispetto all'organico della categoria in forza a tempo indeterminato al primo gennaio dell'anno di assunzione.

ART. 4 – Contratti a Tempo Parziale

Fermo restando quanto previsto nella Parte Generale, il trattamento economico e normativo sarà direttamente proporzionale alla ridotta durata della prestazione.

La maturazione dell'anzianità aziendale, ai fini dell'applicazione dei trattamenti economici e normativi di cui al presente contratto, è direttamente commisurata alla ridotta durata della prestazione, con esclusione degli effetti ai fini della "Lista di Anzianità".

Nell'ambito della contrattazione aziendale, Le Parti condivideranno le modalità di ri-proporzionamento della parte variabile della retribuzione.

PARTE II

SVOLGIMENTO DEL RAPPORTO DI LAVORO

Art. 5 – Doveri dei componenti l'equipaggio di condotta

Nell'ambito delle mansioni attinenti il pilotaggio dell'aeromobile i componenti dell'equipaggio di condotta dovranno effettuare, laddove richiesto e/o necessario e con le modalità previste dalle disposizioni aziendali, le seguenti attività:

- **Comandanti:**

Ferme le disposizioni di legge nazionali ed internazionali relative al Comandante dell'aeromobile, quest'ultimo, laddove richiesto e/o necessario e con le modalità previste dalle disposizioni aziendali, dovrà anche garantire il corretto svolgimento ed esecuzione delle seguenti attività:

- compilare e presentare il piano di volo qualora non fosse predisposto da strutture aziendali preposte a tale attività;
- effettuare le ispezioni di transito e pre-volo;
- effettuare ispezioni particolari, qualora autorizzate dagli enti competenti;
- presiedere le attività connesse al rifornimento carburante, con controllo e/o verifica delle quantità imbarcate,
- effettuare l'assistenza al carico ed al bilanciamento dell'aeromobile;
- accettare/compilare il piano di carico.

The bottom right of the page contains several handwritten signatures and initials in black ink. There are three distinct signatures, with the largest one being a stylized 'S' or 'G' shape. Below it are two smaller signatures, one of which appears to be 'Scotub' followed by a flourish. To the left of these is a large, loopy signature that looks like 'Me'. The page number '12' is printed below the signatures.

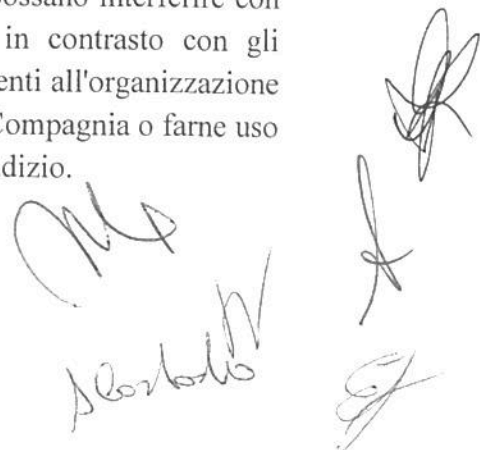
- **Piloti**

- ✓ compilare e presentare il piano di volo qualora non fosse predisposto dal Comandante o da strutture aziendali preposte a tale attività;
- ✓ effettuare le ispezioni di transito e pre-volo;
- ✓ effettuare ispezioni particolari; qualora autorizzate dagli enti competenti;
- ✓ sovrintendere le attività connesse al rifornimento carburante, con controllo e/o verifica delle quantità imbarcate,
- ✓ effettuare l'assistenza al carico ed al bilanciamento dell'aeromobile;
- ✓ accettare/compilare il piano di carico;
- ✓ sottoporsi alle sessioni addestrative anche individualmente programmate dall'Azienda, sia in sede che da remoto.

L'addestramento, le dotazioni e la documentazione necessaria per l'espletamento delle mansioni sopra rappresentate saranno fornite dall'azienda.

Nell'ambito e nel rispetto delle disposizioni di legge vigenti in materia il Personale Navigante Tecnico deve tenere un contegno disciplinato e rispondente ai doveri inerenti all'esplorazione delle mansioni assegnategli. In particolare dovrà:

- rispettare l'orario di lavoro ed adempiere alle formalità prescritte dalla Compagnia per il controllo delle presenze;
- dedicare attività assidua e diligente al disbrigo delle mansioni assegnate osservando le norme del presente contratto, le disposizioni per l'esecuzione e la disciplina del lavoro impartite dalla Compagnia e quanto previsto dagli A.O.M., accettati dall'Autorità;
- non trattare affari, per conto proprio o di terzi che possano interferire con lo svolgimento dell'attività operativa o risultare in contrasto con gli interessi della Compagnia, né divulgare notizie attinenti all'organizzazione ed ai metodi di produzione ed organizzazione della Compagnia o farne uso in modo da poter recare ad essa concorrenza o pregiudizio.

The block contains several handwritten signatures and initials. On the left, there is a large, stylized signature that appears to be 'M. Scorbato'. To its right, there are several smaller, more compact signatures and initials, including one that looks like 'K' and another that looks like 'G'.

Art. 6 – Divise - Indumenti Di Volo - Bagaglio

Il Personale Navigante Tecnico ha l'obbligo di indossare durante il servizio la divisa prescritta per la sua qualifica e grado.

La vestizione è interamente a carico della Compagnia.

Il Personale Navigante Tecnico deve conservare in buono stato gli indumenti senza apportare agli stessi alcuna modifica.

In caso di risoluzione del rapporto di lavoro, il Personale Navigante Tecnico dovrà restituire alla Compagnia gli ultimi indumenti ricevuti; in caso di perdita o mancata restituzione degli indumenti la Compagnia potrà rivalersene trattenendo il valore dalle competenze maturate dal Personale Navigante Tecnico.

Per la perdita totale del vestiario personale e del bagaglio in conseguenza ad avvenimenti di volo viene corrisposta la somma di € 309.87 nel caso in cui il Pilota sia comandato in servizio di durata inferiore a 5 giorni e di € 413.17 se pari o superiore a 5 giorni. L'importo è uguale per tutti i gradi. Nel caso di perdita parziale o deterioramento l'importo è proporzionale al danno subito.

Art. 7 – Gradi

I gradi del Personale Navigante Tecnico sono i seguenti:

Comandante Senior
Comandante

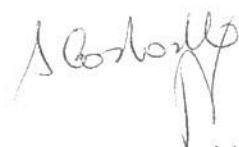
Primo Ufficiale
Pilota di 1^a
Pilota di 2^a

I diversi gradi non comportano differenziazioni di trattamento economico e normativo oltre quanto previsto nella parte IV^o della presente Sezione.

Art. 8 – Passaggio di grado

Ai fini del presente articolo, l'anzianità è riferita alla sola anzianità di effettivo servizio come pilota alle dipendenze della compagnia.

Il passaggio da Comandante a Comandante Senior avviene quando il Comandante abbia maturato nel grado un'anzianità di servizio di almeno 4.000 ore di volo o 60 mesi di effettivo servizio in linea come titolare.



Il Pilota di 2^a con anzianità di effettivo servizio di 36 mesi dall'assunzione consegue di diritto il grado di Pilota di 1^a sempre che sia impiegato in qualità di membro effettivo di equipaggio.

Il passaggio da Pilota di Prima a Primo Ufficiale avviene quando il Pilota di Prima abbia maturato nel grado un'anzianità di servizio di compagnia di almeno 4.000 ore di volo o 60 mesi di effettivo servizio in linea come titolare.

I passaggi di grado sono comunicati per iscritto dalla Compagnia.

L'assunzione diretta come Pilota di prima richiede una pregressa esperienza pari ad almeno 1.200 ore di volo di cui almeno 600 di linea.

Art. 9 – Lista di anzianità

L'Azienda predispone e comunica su base annua la lista di anzianità del personale navigante tecnico, suddiviso per qualifica, la cui finalità/regolamentazione e periodicità è definita in ambito di contrattazione aziendale.

Art. 10 – Ferie

Il Personale Navigante Tecnico ha diritto a ferie annuali nella misura di trenta giorni di calendario. Il predetto numero si incrementa di un giorno ogni cinque anni di servizio sino ad un massimo di 5 giorni aggiuntivi.

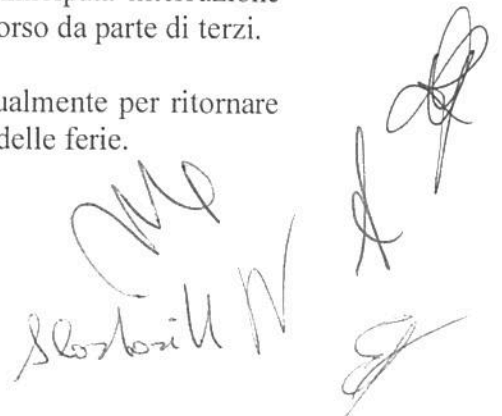
Le ferie assorbono nel periodo di godimento le festività ed i riposi mensili nella ragione di 1 (un) giorno di riposo ogni 3 (tre) giorni di ferie.

Durante il periodo di ferie la Società corrisponde al Personale Navigante Tecnico la retribuzione composta da stipendio e indennità di volo minima garantita.

Nel rispetto della normativa vigente le ferie saranno assegnate dall'Azienda tenendo conto delle disponibilità e compatibilità aziendali e degli accordi in sede aziendale.

Al Personale Navigante Tecnico richiamato in servizio durante il periodo di ferie, la Compagnia è tenuta ad applicare, sia per il rientro in sede che per il ritorno alla località dove trascorreva le ferie, il trattamento di missione previsto dal successivo. La Compagnia inoltre è tenuta a rimborsargli le eventuali documentate spese già sostenute inutilmente a causa dell'anticipata interruzione delle ferie, sempre che l'interessato non abbia diritto al rimborso da parte di terzi.

I periodi di tempo necessari per rientrare in sede ed eventualmente per ritornare nella località di riposo, non vengono computati nella durata delle ferie.

The block contains several handwritten signatures and initials in black ink. On the left, there is a large, stylized signature that appears to be 'Storck N'. To its right, there are several smaller, more compact signatures and initials, including one that looks like 'H' and another that is a simple 'S' or 'G'.

Nel caso di pagamento delle ferie eventualmente non godute per risoluzione del rapporto di lavoro, ciascun giorno di ferie non goduto sarà liquidato sulla base della retribuzione mensile divisa per 30.

Il periodo di ferie è computato ai fini dell'anzianità di servizio.

Per quanto attiene alle quantità di giornate di ferie da concedere ed alle modalità di assegnazione delle giornate di ferie in determinati periodi dell'anno, si rinvia alla contrattazione aziendale.

Art. 11 – Trasporto e parcheggi

Il Personale Navigante Tecnico deve provvedere a presentarsi in servizio presso la base di servizio con i propri mezzi.

Le modalità di fruizione dei parcheggi sono regolate in sede aziendale.

L'Azienda provvede al trasporto del Personale Navigante Tecnico fuori sede per recarsi in albergo al termine del servizio ed in aeroporto all'inizio del servizio.

Nel caso in cui quanto sopra non sia fornito dall'azienda, al Personale Navigante Tecnico fuori sede compete il rimborso delle spese documentabili sostenute.

Nota a verbale

Le Parti considerano impegno comune fruire di agevolazioni, risorse, convenzioni, programmazioni ecc. che gli Enti Locali Territoriali e le strutture di servizio pubblico mettano a disposizione per la gestione della mobilità collettiva, al fine di identificare soluzioni idonee ad agevolare la mobilità verso l'aeroporto, senza oneri aziendali.

Art. 12 – Trasferimenti

Ove ricorrano esigenze tecniche, organizzative e produttive la Compagnia può disporre il trasferimento del Personale Navigante Tecnico.

In caso di trasferimento il Personale Navigante Tecnico ha l'obbligo di domicilio entro 50 chilometri dal comune ove è collocata la base di servizio.

Nel rispetto delle esigenze tecnico - organizzative e produttive la Compagnia disporrà trasferimenti secondo le seguenti modalità:

- A. L'alimentazione degli organici nelle basi sarà soddisfatta prioritariamente ricorrendo a dichiarazioni di volontarietà nella allocazione presso la base da parte del Personale Navigante Tecnico.

Allo scopo, con cadenza annuale saranno raccolte entro il mese di novembre, le manifestazioni di volontarietà al trasferimento, con indicazione della/e base/i cui la volontarietà è riferita.

Handwritten signatures and dates at the bottom right of the page. One signature is dated 16/10/16, and another is dated 16/10/16.

La manifestazione di volontarietà ha validità di 12 mesi da valere per i trasferimenti intervenuti esclusivamente per l'anno successivo.

Qualora le adesioni volontarie siano superiori al fabbisogno quantitativo e professionale i trasferimenti saranno effettuati secondo la lista di anzianità, ferme restando le esigenze tecnico - organizzative aziendali, e garantendo comunque le seguenti priorità:

- beneficiari legge 104/92;
- genitori unici affidatari;
- genitori beneficiari delle tutele di legge previste a sostegno della maternità e della paternità.

B. In mancanza di disponibilità di volontari, si procederà, secondo le esigenze organizzative, con trasferimenti d'ufficio sulla base di criteri attinenti in primo luogo alla qualifica di appartenenza nonché alla lista di anzianità, tenendo in debita considerazione eventuali precedenti trasferimenti d'ufficio intersorsi ~~nell'anno~~.

In ogni caso, verranno prioritariamente tutelate:

- genitori beneficiari delle tutele di legge previste a sostegno della maternità e della paternità;
- genitori unici affidatari;
- beneficiari legge 104/92.

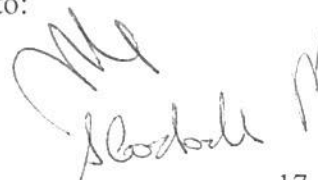
La Società comunicherà al Personale interessato con un preavviso di 30 giorni la base di allocazione.

In assenza di specifici accordi aziendali, in caso di trasferimento disposto dalla Compagnia il Personale Navigante Tecnico ha l'obbligo di domicilio entro 50 km dal Comune ove è collocata la base di servizio.

Ove detto trasferimento comporti il cambio del domicilio del Personale Navigante Tecnico e della famiglia spetta il seguente trattamento:

- a) un preavviso di 30 giorni;
- b) il rimborso delle spese di viaggio per il Personale Navigante Tecnico e i familiari a carico;
- c) il rimborso delle spese preventivamente concordate con la Compagnia, per il trasporto degli effetti familiari (mobilio, masserizie e bagagli);
- d) il trattamento di missione per 1 mese.

Ove detto trasferimento comporti il cambio di domicilio del solo Personale Navigante Tecnico allo stesso spetta il seguente trattamento:



- a) un preavviso di 20 giorni;
- b) il rimborso delle spese di viaggio;
- c) il rimborso delle spese preventivamente concordate con la Compagnia, per il trasporto degli effetti personali (mobilio, masserizie, bagagli);
- d) il trattamento di missione per 20 giorni.

La Compagnia potrà rivalersi sul Personale Navigante Tecnico delle spese relative al trasferimento delle masserizie qualora il rapporto di lavoro cessi per dimissioni nell'anno successivo a quello di trasferimento. Tale rivalsa verrà commisurata in proporzione alla parte di anno trascorsa.

Art. 13 – Aspettativa non retribuita

Al Personale Navigante Tecnico che ne faccia richiesta potrà essere accordato, fatte salve le previsioni di legge in materia, compatibilmente con le proprie esigenze organizzative aziendali, un periodo di aspettativa non retribuita. L'aspettativa avrà l'effetto di sospendere l'efficacia di tutti gli istituti contrattuali.

Il dipendente, fatto salvo casi specifici ed eccezionali, presenterà la richiesta in oggetto almeno 60 giorni prima del presunto inizio del periodo di aspettativa richiesto. La Società avrà cura di informare il Personale Navigante Tecnico dell'esito della richiesta almeno 30 giorni prima dell'inizio del periodo di aspettativa richiesto.

Art. 14 – Assenza per Malattia

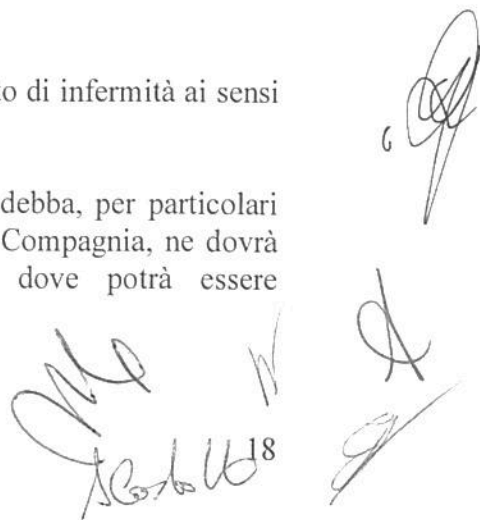
L'assenza per malattia/infortunio deve essere comunicata alla Compagnia immediatamente non appena insorga lo stato di infermità, sia all'inizio che in caso di eventuale prosecuzione.

Il Personale Navigante Tecnico è tenuto a presentare il relativo certificato medico di giustificazione entro il secondo giorno dall'inizio della malattia o della sua eventuale prosecuzione, salvo il caso di comprovato impedimento, comunicando con la massima tempestività la durata del periodo di infermità risultante dal certificato stesso, anche attraverso strumenti digitali, secondo le modalità di comunicazione previste ed in uso.

In caso di inosservanza di quanto previsto dai precedenti punti 1 e 2 l'assenza si considera ingiustificata.

La Compagnia ha facoltà di richiedere il controllo dello stato di infermità ai sensi delle vigenti disposizioni di legge.

Qualora il Personale Navigante Tecnico durante l'assenza debba, per particolari motivi, risiedere in luogo diverso da quello reso noto alla Compagnia, ne dovrà dare preventiva comunicazione precisando l'indirizzo dove potrà essere

The bottom right corner of the document contains several handwritten signatures and initials. There is a large, stylized signature at the top right, and below it, several smaller initials and signatures, including one that appears to be dated '18'.

rintracciato.

Il Personale Navigante Tecnico assente per malattia/infortunio è tenuto, fin dal primo giorno di assenza dal lavoro, a trovarsi nel domicilio comunicato alla Compagnia, in ciascun giorno, anche se domenicale o festivo, dalle ore 10.00 alle ore 12.00 e dalle ore 17.00 alle ore 19.00, ad eccezione dei casi di inidoneità temporanea al volo certificata dalle strutture sanitarie competenti secondo le vigenti disposizioni dell'ENAC.

Conseguentemente il Personale Navigante Tecnico che debba lasciare il domicilio per eventuali e comprovate necessità di visite prestazioni o accertamenti specialistici e non possa osservare tali fasce orarie, è tenuto a darne preventiva comunicazione alla Compagnia, secondo le modalità previste.

La permanenza del Personale Navigante Tecnico nel proprio domicilio, durante le fasce orarie come sopra definite, potrà essere verificata nell'ambito e nei limiti delle disposizioni di legge vigenti.

Al termine del periodo di infermità, il Personale Navigante Tecnico dovrà formalizzare attraverso certificato medico attestante l'idoneità "definitiva" e comunicare alla Compagnia la propria idoneità entro l'ultimo giorno di assenza.

Il mancato rispetto da parte del Personale Navigante Tecnico degli obblighi sopra indicati comporta la perdita del trattamento economico di malattia ed è sanzionabile con l'adozione del provvedimento disciplinare della sospensione dal lavoro e dalla retribuzione e nei casi più gravi dal licenziamento senza preavviso.

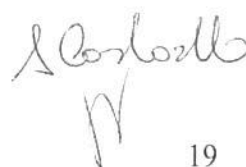
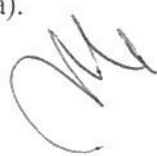
Come previsto dalla vigente normativa in materia, nei casi di assenza continuata per malattia o di assenza per infortunio, il Personale Navigante Tecnico dovrà sottoporsi ad una visita medica presso le strutture sanitarie competenti secondo le disposizioni normative vigenti; sarà cura della struttura stessa, salvo diversa disciplina di legge o regolamentare, accertare in questo caso idoneità alla ripresa del servizio.

Il Pilota impegnato in attività di servizio fuori sede, infermo per sopravvenuta malattia o infortunio, deve informare il Comandante ed attenersi alle stesse norme dei punti precedenti, facendo riferimento alla Direzione Operazioni Volo.

Art. 15 – Trattamento di Malattia/Infortunio

In caso di malattia/inidoneità il Personale Navigante Tecnico ha diritto alla conservazione del posto, in applicazione dei seguenti regimi di comportamento:

- in regime di comportamento continuativo (inidoneità derivante da un unico evento): 24 mesi di assenza (730 giorni di assenza);
- in regime di comportamento frazionato per sommatoria, per un periodo di 12 mesi di assenza (365 giorni di assenza).



Ai fini del conteggio del comportamento di cui al capoverso precedente si prende in considerazione un arco temporale di tre anni, prendendo cioè a riferimento le assenze che si sono verificate negli ultimi 36 mesi calendariali.

In caso di malattia/inidoneità per causa di servizio, a partire dal primo giorno di assenza e per i primi 12 mesi il dipendente percepisce la normale retribuzione mensile.

In caso di malattia / inidoneità non per causa di servizio: a partire dal primo giorno di assenza è corrisposto il 100% della normale retribuzione per i primi 6 mesi (183 giorni anche frazionati); 50% per i successivi 6 mesi (182 giorni anche frazionati).

Successivamente ai periodi indicati il lavoratore non ha diritto alla retribuzione.

Ferma restando la possibilità di considerare gestionalmente fattispecie specifiche, superato il periodo massimo di comportamento, il Personale Navigante Tecnico dichiarato temporaneamente inidoneo al servizio di volo dalle strutture sanitarie competenti, o in ogni caso di superamento del periodo di comportamento continuativo, potrà chiedere un periodo continuativo di aspettativa non retribuita, e priva di qualsiasi effetto ai fini dell'anzianità, giustificato dalla permanenza dello stato di inabilità temporanea certificata dalle strutture sanitarie competenti, fino ad un massimo di ulteriori 12 mesi.

Le giornate di malattia derivanti da documentate patologie particolarmente gravi e/o invalidanti (affezioni in forme meno acute e/o croniche, patologie oncologiche, sclerosi multipla o distrofie muscolari) non verranno computate ai fine dei termini previsti dal presente articolo.

I limiti complessivi di assenze aventi effetto sia sulla conservazione del posto di lavoro che sul relativo trattamento economico sono oggetto di riproporzionamento in caso di prestazione a tempo parziale.



Art. 16 – Assicurazioni

La Compagnia è tenuta ad assicurare il Personale Navigante Tecnico contro i rischi di volo, a norma dell'art. 935 cod. Nav., per i seguenti capitali:

- COMANDANTI:

a) per morte: Euro 309.874,13

b) per invalidità permanente (generica) assoluta: Euro 413.165.51

c) per invalidità permanente (generica) parziale, i capitali corrispondenti alle percentuali per la liquidazione degli infortuni, da cui derivi l'invalidità permanente (generica) parziale, applicate dall'INAIL a norma di legge; le dette percentuali sono riferite ai capitali assicurati per il caso di invalidità permanente (generica) assoluta (punto 1-b).

Per le percentuali di invalidità pari o inferiori al 10% i capitali assicurati sono: Euro 129.114,22

L'assicurazione è estesa alle malattie professionali previste per la categoria dei Comandanti dal D.P.R. 30 giugno 1965, n. 1124 e successive integrazioni e modificazioni.

In caso di invalidità permanente (generica) parziale conseguente ad infortunio o a malattia professionale in misura non inferiore al cinquanta per cento viene corrisposto l'intero capitale assicurato per il caso di invalidità permanente (generica) assoluta (punto 1-b).

L'assicurazione, inoltre, comprende gli infortuni subiti dai Comandanti nei periodi contrattualmente definiti "tempo di servizio".

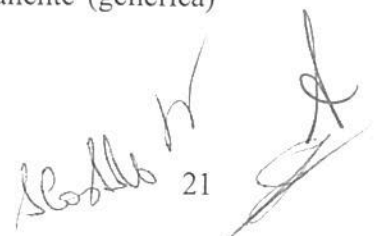
Sempre per i medesimi capitali, con riferimento a ciascuna delle fattispecie di cui alle precedenti lettere a), b), c), vengono altresì assicurati gli infortuni subiti dai Comandanti nei periodi di riserva a domicilio, nei periodi trascorsi fuori sede effettuati per conto della Compagnia, nonché durante il tempo di trasferimento dal domicilio all'aeroporto per l'effettuazione del servizio e viceversa.

La Compagnia assicura, inoltre, i Comandanti per morte e invalidità permanente conseguenti a malattie endemiche (tropicali) contratte in dipendenza dell'attività di servizio svolta nelle aree geografiche indicate dalla Organizzazione Mondiale della Sanità per i seguenti capitali:

a) per morte: Euro 309.874,13

b) per invalidità permanente (generica) assoluta: Euro 413.165.51

c) per invalidità permanente (generica) parziale, i capitali corrispondenti alle percentuali per la liquidazione degli infortuni, da cui derivi l'invalidità permanente (generica) parziale, applicate dall'INAIL a norma di legge; le dette percentuali sono riferite ai capitali assicurati per il caso di invalidità permanente (generica) assoluta (punto 1-b).



21

Per le percentuali di invalidità pari o inferiori al 10% i capitali assicurati sono: Euro 129.114,22.

In caso di invalidità permanente (generica) parziale conseguente ad infortunio o a malattia professionale In misura non inferiore al cinquanta per cento viene corrisposto l'intero capitale assicurato per il caso di invalidità permanente (generica) assoluta (punto 1-b).

La Compagnia assicura il Comandante nel caso di morte per qualsiasi causa secondo i capitali di seguito indicati: € 206.582,76.

La Compagnia assicura i Comandanti per l'invalidità permanente specifica (inabilità permanente al volo) derivante da qualsiasi causa per i capitali indicati nella tabella sotto riportata:

fino a 52 anni	361.519,82
53 anni	206.282,75
54 anni	154.937,06
55 anni	103.291,37
56 anni	61.974,82
57 anni	41.316,55
58 anni	30.987,41
59 anni	15.493,70
60 anni e oltre	7.746,85

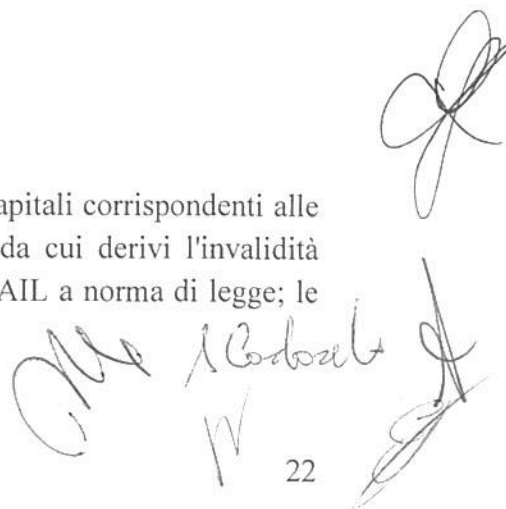
Con le frasi:

- "fino a 52 anni" si intende: fino alla data di compimento del 52° anno di età e così via per le frasi successive;

La Compagnia assicura il Comandante per l'invalidità temporanea specifica (inabilità temporanea al volo) per i periodi superiori ai 20 giorni consecutivi con una indennità giornaliera pari ad € 77,47 da corrispondere per un massimo di 365 giorni.

- PILOTI

1. per morte:
 - ✓ Euro 206.582,75
2. per invalidità permanente (generica) assoluta:
 - ✓ Euro 309.874,13
3. per invalidità permanente (generica) parziale, i capitali corrispondenti alle percentuali per la liquidazione degli infortuni, da cui derivi l'invalidità permanente (generica) parziale, applicate dall'INAIL a norma di legge; le



Handwritten signatures and initials, including a large stylized signature at the top right and several smaller ones below it, some with the number '22' written next to them.

dette percentuali sono riferite ai capitali assicurati per il caso di invalidità permanente (generica) assoluta (punto 2b).

Per le percentuali di invalidità pari o inferiori al 10% i capitali assicurati sono:

✓ Euro 98.126,81 per i Piloti

L'assicurazione è estesa alle malattie professionali previste per la categoria dei Piloti dal D.P.R. 30 giugno 1965, n. 1124 e successive integrazioni e modificazioni.

In caso di invalidità permanente (generica) parziale conseguente ad infortunio o a malattia professionale in misura non inferiore al cinquanta per cento viene corrisposto l'intero capitale assicurato per il caso di invalidità permanente (generica) assoluta (punto 2).

L'assicurazione, inoltre, comprende gli infortuni subiti dai Piloti nei periodi contrattualmente definiti "tempo di servizio".

Sempre per i medesimi capitali, con riferimento a ciascuna delle fattispecie di cui alle precedenti lettere a), b), c), vengono altresì assicurati gli infortuni subiti dai Piloti nei periodi di riserva a domicilio, nei periodi trascorsi fuori sede effettuati per conto della Compagnia, nonché durante il tempo di trasferimento dal domicilio all'aeroporto per l'effettuazione del servizio e viceversa.

La Compagnia assicura, inoltre, i Piloti per morte e invalidità permanente conseguenti a malattie endemiche (tropicali) contratte in dipendenza dell'attività di servizio svolta nelle aree geografiche indicate dalla Organizzazione Mondiale della Sanità per i seguenti capitali:

a) per morte: Euro 206.582,75

b) per invalidità permanente (generica) assoluta: Euro 309.874,13

c) per invalidità permanente (generica) parziale, i capitali corrispondenti alle percentuali per la liquidazione degli infortuni, da cui derivi l'invalidità permanente (generica) parziale, applicate dall'INAIL a norma di legge; le dette percentuali sono riferite ai capitali assicurati per il caso di invalidità permanente (generica) assoluta (punto 1-b).

Per le percentuali di invalidità pari o inferiori al 10% i capitali assicurati sono: Euro 98.126,81.

In caso di invalidità permanente (generica) parziale conseguente ad infortunio o a malattia professionale in misura non inferiore al cinquanta per cento viene corrisposto l'intero capitale assicurato per il caso di invalidità permanente (generica) assoluta (punto 1-b).



La Compagnia assicura i piloti nel caso di morte per qualsiasi causa (ad eccezione di quelle riconducibili a dipendenze da alcool o da sostanze stupefacenti) secondo i capitali di seguito indicati:

€ 206.582,76

La Compagnia assicura i piloti per l'invalidità permanente specifica (inabilità permanente al volo) derivante da qualsiasi causa (ad eccezione di quelle riconducibili a dipendenze da alcool o da sostanze stupefacenti) per i capitali indicati nella tabella sotto riportata:

Fino a 52 anni	271.139,87
53 anni	154.937,06
54 anni	116.202,80
55 anni	77.468,53
56 anni	46.481,12
57 anni	30.987,41
58 anni	23.240,56
59 anni	11.620,28
60 anni e oltre	5.784,31

Con le frasi:

- "fino a 52 anni" si intende: fino alla data di compimento del 52° anno di età e così via per le frasi successive;

La Compagnia assicura i Comandanti per l'invalidità temporanea specifica (inabilità temporanea al volo) per i periodi superiori ai 20 giorni consecutivi con una indennità giornaliera pari ad € 77,47 da corrispondere per un massimo di 365 giorni.

La Compagnia assicura i Piloti per l'invalidità temporanea specifica (inabilità temporanea al volo) per i periodi superiori ai 20 giorni consecutivi con una indennità giornaliera pari ad € 51,65 da corrispondere per un massimo di 365 giorni.

NOTA A VERBALE

Le Parti si danno atto che gli elementi indicati nel presente articolo saranno oggetto di aggiornamento per quanto attiene i riferimenti all'età, rispetto all'innalzamento dell'età pensionistica.

DICHIARAZIONE A VERBALE

Le Segreterie Nazionali FILT – CGIL, FIT – CISL, UILTRASPORTI ed UGL TRASPORTO AEREO richiedono di prevedere nell'ambito della vigenza



Handwritten signatures and a date stamp. The date stamp shows the number 24. There are several handwritten signatures, including one that appears to be 'A. Corbelli'.

contrattuale una verifica circa la possibilità di innalzare i massimali dei capitali assicurati per le singole tipologie di copertura, attraverso contributi volontari.

La Compagnia, direttamente o tramite l'adesione a Casse mutualistiche e di assistenza, assicura il Personale Navigante Tecnico per prestazioni sanitarie, integrative al Servizio Sanitario Nazionale.

L'onere assicurativo complessivo annuo pro-capite a carico dell'Azienda per ciascun Comandante/Pilota aderente è fissato fino a un massimo di € 1.695.

NOTA A VERBALE

Entro l'anno 2015, attraverso la costituzione di un gruppo di lavoro congiunto tra le parti firmatarie saranno valutate eventuali linee di regolamentazione e funzionamento di un fondo di assistenza sanitaria di settore.

Art. 17 – Servizio di linea

1. Sistema Diarie

A. Diaria di linea

MEDIO/LUNGO RAGGIO

Il rimborso delle spese per servizio di linea avverrà sulla base del conteggio delle ore di servizio/assenza dalla base di servizio.

i. Modalità di calcolo

- la liquidazione dell'**importo giornaliero** verrà riconosciuta al navigante che abbia maturato un tempo di servizio/assenza fuori base uguale o superiore a 12 ore effettive nell'arco della giornata (00.01-24.00);
- la liquidazione dell'**importo orario**, pari ad 1/12 dell'importo giornaliero, verrà riconosciuta al navigante che abbia maturato un tempo di servizio/assenza fuori base inferiore a 12 ore nell'arco della giornata (00.01-24.00), calcolando tale importo in base all'effettivo numero di ore prestate con arrotondamento alla mezz'ora successiva.

ii. Importi

- L'importo giornaliero ed orario maturati con le modalità di calcolo sopra indicate, viene di seguito indicato:

Importo	€
Giornaliero	42
Orario	3,5

REGIONAL

Si rinvia alla parte dedicata del presente CCNL.

B. Utilizzo strutture fisse

Al Personale Navigante Tecnico in addestramento presso la propria base di servizio che possano beneficiare delle strutture fisse a disposizione del personale, non verrà corrisposta la diaria, salvo le giornate in cui siano impiegati in servizio di linea.

C. Liquidazione

Le diarie maturate dal navigante, indipendentemente dal tipo di attività effettuata, saranno normalmente liquidate con le competenze del foglio retribuzione del mese successivo.

D. Basi estere

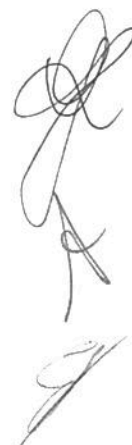
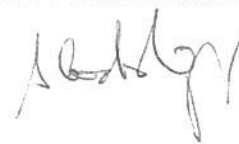
Il sistema, delineato ai precedenti capoversi, si applica, in caso di dislocazione del navigante in base estera, considerando il tempo di permanenza nella base interamente come tempo di servizio/assenza.

Art. 18 – Missioni non di linea

Al Personale Navigante Tecnico in missione non di linea, oltre al pagamento del biglietto di viaggio od al rimborso del prezzo relativo, è dovuto un rimborso delle spese di vitto nei limiti della normalità. Si stabilisce che forfetariamente tali spese saranno compensate con la corresponsione della diaria di € 56,81 giornaliero.

Ove la missione non di linea all'estero si protragga oltre il 3° giorno, il trattamento di cui al precedente punto 1 è integrato, con decorrenza dal 3° giorno, con una indennità giornaliera aggiuntiva di € 20.66.

Al Personale Navigante Tecnico in addestramento fuori sede è riconosciuto il trattamento di missione (non di linea).



Art. 19 – Pernottamenti

I pernottamenti ed i trasferimenti fuori sede del Personale Navigante Tecnico, sia in Italia che all'estero, sono a cura e a carico della Compagnia, in strutture alberghiere di categoria almeno 4 stelle in camera doppia uso singola.

Art. 20 – Condizioni d'impiego e mutamento di mansioni

Il Pilota non è tenuto a prestare servizio diverso da quello per il quale è stato assunto, salvo i casi previsti dall'art. 905 del Codice della Navigazione.

PARTE III REGOLAMENTAZIONE DI IMPIEGO

Art. 21 – Orario di lavoro, tempo di servizio, tempo di volo, riserva.

Per ciò che attiene a definizioni, limiti giornalieri, limiti periodici e riposi minimi si fa riferimento a quanto stabilito in materia dai vigenti regolamenti internazionali, europei e nazionali.

Gli orari previsti devono consentire di terminare i voli entro il periodo di servizio di volo massimo permesso. A tal fine nella programmazione mensile delle turnazioni l'Azienda prevedrà un Periodo di Servizio di Volo (FDP) massimo giornaliero ridotto di 30 minuti rispetto a quelli di cui al comma 1.

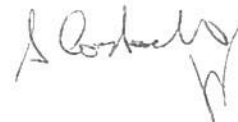
Fermo restando quanto disposto dall'art. 6 del regolamento integrativo al Capo Q dell'Allegato III del Reg. (CEE) n. 3922/1991 e s.m.i. relativo ai diversi impieghi di riserva, nel caso specifico di servizi di riserva che non siano prestati presso la normale sede (riserva in aeroporto) il Pilota deve presentarsi al campo entro 90 minuti dalla notifica.

Art. 22 – Riposi

La spettanza dei riposi su base annua è pari a 120 giorni; 10 su base mensile. I riposi assorbono le domeniche e le festività previste dalla vigente normativa di legge.

Nell'ambito della contrattazione aziendale, è prevista la possibilità in programmazione di individuare un numero di riposi mensile inferiore o superiore a 10.

Le modalità di programmazione e fruizione dei riposi sono definite con accordo a livello aziendale.



L'assenza (anche per malattia, infortunio, aspettativa, ecc.) programmata nel turno mensile assorbe 1 giorno di riposo ogni 3 giorni programmati.

L'assenza (anche per malattia, infortunio, aspettativa, ecc.) comunicata successivamente alla programmazione del turno assorbe i riposi programmati sul turno e sovrapposti all'assenza stessa.

Uno dei giorni di riposo dovrà essere accordato il giorno antecedente quello fissato per la visita medica. Il giorno della visita medica non sarà considerato né riposo né servizio.

Il pilota in addestramento non di linea ha diritto a 7 giorni di riposo al mese.

Art. 23 – Addestramento

Nell'ambito della contrattazione aziendale, verranno definite modalità di fruizione della formazione a distanza.

PARTE IV RETRIBUZIONE

Art. 24 – Sistema retributivo

In considerazione delle diverse linee di servizio e dell'esigenza di garantire la sostenibilità economica delle stesse, l'assetto retributivo è articolato su due strutture di retribuzione per:

- A. equipaggi operanti su aeromobili di peso massimo al decollo superiore a 52 tonnellate e/o oltre 100 posti passeggero.;
- B. equipaggi operanti su aeromobili di peso massimo al decollo fino a 52 tonnellate e fino ad un massimo di 100 posti/passeggero (Equipaggi Regional)



SISTEMA RETRIBUTIVO EQUIPAGGI OPERANTI SU AEROMOBILI DI
PESO MASSIMO AL DECOLLO SUPERIORE A 52 TONNELLATE E/O
OLTRE 100 POSTI PASSEGGERO

Art. 25 – Stipendio mensile

Al Personale Navigante Tecnico è corrisposto lo stipendio mensile, corrisposto per 14 mensilità, modulato sulla base dell'anzianità di servizio nelle misure indicate nelle tabelle A (Comandanti) e B (Piloti) allegate.

A decorrere dalle competenze del mese di maggio 2015 i valori di cui sopra sono quelli riportati nelle tabelle A1 per i Comandanti e B1 per i Piloti.

A decorrere dalle competenze del mese di luglio 2016 i valori di cui sopra sono quelli riportati nelle tabelle A2 per i Comandanti e B2 per i Piloti.

Art. 26 – Indennità di Volo

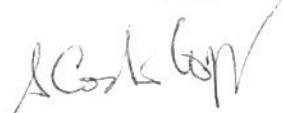
Ai Piloti in servizio è riconosciuto per 12 mensilità il pagamento di un'indennità di volo minima garantita (IVMG), il cui importo è modulato sulla base dell'anzianità di servizio secondo quanto stabilito nelle tabelle A (Comandanti) e B (Piloti) allegate.

A decorrere dalle competenze del mese di maggio 2015 i valori di cui sopra sono quelli riportati nelle tabelle A1 per i Comandanti e B1 per i Piloti.

A decorrere dalle competenze del mese di luglio 2016 i valori di cui sopra sono quelli riportati nelle tabelle A2 per i Comandanti e B2 per i Piloti.

- Ciascuna ora di volo effettuata in qualità di titolare di equipaggio è compensata con la corresponsione di un'indennità oraria di volo integrativa il cui importo è modulato sulla base dell'anzianità di servizio e della tipologia di volo (corto/medio raggio e lungo raggio) secondo quanto stabilito nelle tabelle A, A1, A2 e B, B1, B2 allegate. L'indennità di volo integrativa è erogata con la retribuzione del mese successivo a quello in cui sono state effettuate le ore di volo cui è riferita e non concorre alla determinazione degli istituti retributivi riflessi e differiti.

Ai sensi del precedente capoverso, per ora di volo effettuata s'intende l'ora di volo *block to block* schedulata.



Gli importi dell'indennità oraria di volo integrativa sono articolati in 4 scaglioni orari e non sono tra loro cumulabili.

Art. 27 – Tredicesima e quattordicesima mensilità

Al Personale Navigante Tecnico sono corrisposte, nel mese di dicembre, una tredicesima mensilità e, nel mese di giugno, una quattordicesima mensilità costituite dallo stipendio mensile.

In caso di inizio o di cessazione del rapporto nel corso dell'anno, il Pilota che abbia superato il periodo di prova, ha diritto a tanti dodicesimi dell'ammontare della tredicesima e della quattordicesima mensilità quanti sono i mesi di servizio prestati; la frazione di mese pari o superiore a quindici giorni è computata come mese intero.

La tredicesima e la quattordicesima mensilità formano parte integrante della retribuzione agli effetti della determinazione dei contributi di previdenza e delle indennità di risoluzione del rapporto di lavoro.

Art. 28 – Componenti trattamento economico e loro pagamento

La retribuzione mensile e/o la normale retribuzione mensile è composta dallo stipendio mensile e dall'indennità di volo minima garantita e concorre alla determinazione del trattamento economico per ferie, malattia ed infortunio, riposi e degli altri istituti cui si fa riferimento alla retribuzione mensile.

La retribuzione sarà corrisposta entro l'ultimo giorno del mese.

Art. 29 – Trattamento di fine rapporto

In caso di risoluzione del rapporto di lavoro verrà corrisposto al Pilota il trattamento di fine rapporto così come determinato dall'art. 2120 C.C.

La retribuzione utile per il calcolo del T.F.R. è costituita dai seguenti elementi, con esclusione di ogni erogazione effettuata ad altro titolo:

- ✓ stipendio mensile, ivi comprese le mensilità aggiuntive;
- ✓ indennità di volo minima garantita per 12 mensilità.

In caso di morte del Pilota le indennità di mancato preavviso e il trattamento di fine rapporto devono essere corrisposte al coniuge, ai figli e, se vivevano a carico del Pilota, ai parenti entro il terzo grado e agli affini entro il secondo grado. In mancanza delle persone su indicate, ed in mancanza altresì di disposizioni

 
30





testamentarie, quanto previsto al comma precedente è attribuito secondo le norme della successione legittima.

SISTEMA RETRIBUTIVO EQUIPAGGI OPERANTI SU AEROMOBILI DI PESO MASSIMO AL DECOLLO FINO A 52 TONNELLATE E FINO AD UN MASSIMO DI 100 POSTI/PASSEGGERO (EQUIPAGGI REGIONAL)

COMANDANTI

1. Trattamento retributivo:

- Il trattamento economico del Comandante è costituito da:
 - 1) Stipendio base conglobato (stipendio base + contingenza + E.D.R);
 - 2) Aumenti periodici di anzianità;
 - 3) Indennità di volo minima garantita;
 - 4) Indennità di volo oltre la 30° ora;
 - 5) Indennità di volo giornaliera.
- Lo stipendio base è fissato nell'importo lordo mensile indicato nella seguente tabella:

Qualifica	Stipendio base conglobato (€)
Comandante	700,00

- Con competenza dal mese di maggio 2015 lo stipendio base è fissato negli importi lordi mensili indicati nella seguente tabella:

Qualifica	Stipendio base conglobato (€)
Comandante	826,00

- Con competenza dal mese di luglio 2016 lo stipendio base è fissato negli importi lordi mensili indicati nella seguente tabella:

Qualifica	Stipendio base conglobato (€)
Comandante	929,00

- L'indennità di volo minima garantita, pari a 30 ore, viene stabilita nella seguente misura, corrispondente ad un importo lordo mensile pari a:

Qualifica	Indennità di volo minima garantita (€)
-----------	--

Comandante	2.800,00
------------	----------

L'erogazione di tale indennità assorbirà il controvalore di 30 ore di volo.

- Con competenza dal mese di maggio 2015 l'indennità di volo minima garantita è fissato negli importo lordo mensile indicati nella seguente tabella:

Qualifica	Stipendio base conglobato (€)
Comandante	2950,00

- Con competenza dal mese di luglio 2016 l'indennità di volo minima garantita è fissato negli importo lordo mensile indicati nella seguente tabella:

Qualifica	Stipendio base conglobato (€)
Comandante	3000,00

- Per ciascuna ora di volo nel mese oltre le 30 ore, effettuata in qualità di titolare di equipaggio, sarà corrisposta una indennità oraria aggiuntiva, nella misura in Euro lordi di seguito riportata; ai fini della corresponsione dell'indennità oraria di volo, si fa riferimento alle ore *block to block* schedate.

Vengono riconosciuti i seguenti importi:

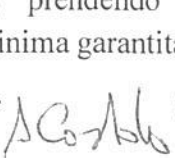
Qualifica	Dalla 31° alla 40° (€)	Dalla 41° alla 60° ora (€)	Dalla 61° alla 70° ora (€)	Dalla 71° ora (€)
Comandante	30	76	82	90

- Per ogni giorno di servizio in avvicendamento, sarà corrisposta una indennità volo giornaliera, nella misura di Euro lordi di seguito riportata:

Qualifica	(€)
Comandante	18

Per ogni giorno di servizio in avvicendamento, che comporti un'assenza dalla base di servizio superiore a 12 ore, l'importo sopra menzionato sarà incrementato di € 5.

- Le ore di volo o frazioni di ora effettuate nella fascia oraria 24,00 – 05,00 saranno compensate con una maggiorazione del 15%, prendendo a riferimento, per il valore orario, 1/30° dell'indennità di volo minima garantita.


 32

- Il Comandante ha diritto per tutto il corso della carriera a 7 aumenti biennali. L'importo lordo mensile degli aumenti periodici dello stipendio viene fissato nelle misure indicate nella tabella sotto riportata.

Qualifica	Importo scatto (€)
Comandante	35

2. Tredicesima mensilità:

La Compagnia corrisponderà ogni anno ai Comandanti, prima di Natale, una 13a mensilità costituita dalle seguenti voci, per quanto maturato nel corso dell'anno:

- a) stipendio base conglobato;
- b) scatti di anzianità;
- c) indennità di volo minima garantita, per quanto maturato fino alle retribuzioni di aprile 2015.

In caso di inizio o di cessazione del rapporto nel corso dell'anno, il Comandante ha diritto a tanti dodicesimi dell'ammontare della 13a mensilità quanti sono i mesi di servizio prestato. La frazione di mese pari o superiore a 15 giorni viene computata come mese intero.

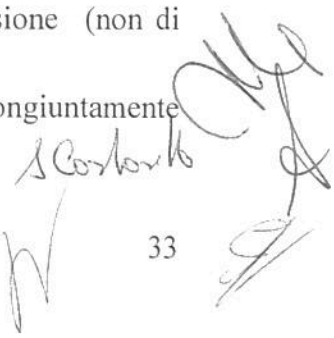
3. Quattordicesima mensilità:

A partire dal mese di giugno 2015, è prevista la corresponsione della 14a mensilità secondo le seguenti modalità: con competenza dal mese di maggio 2015, maturazione del rateo mensile della 14a mensilità pari al 100% dello Stipendio base conglobato e scatti di anzianità.

In caso di inizio o di cessazione del rapporto nel corso dell'anno, il Comandante ha diritto a tanti dodicesimi dell'ammontare della 14a mensilità quanti sono i mesi di servizio prestato. La frazione di mese pari o superiore a 15 giorni viene computata come mese intero.

4. Servizio di linea/Diaria di linea:

- Per ogni giorno di servizio in volo viene corrisposta una diaria giornaliera di € 30,99 per servizio fino ad 8 ore, incrementata di € 15,99 per servizio di durata superiore ad 8 ore ed ogni qualvolta si pernotti fuori dalla base di servizio.
- I pernottamenti ed i trasferimenti fuori sede del Personale, sia in Italia che all'estero, sono a cura e a carico della Compagnia. Al Personale in missione non di linea, oltre al pagamento del biglietto di viaggio od al rimborso del prezzo relativo, con modalità analoghe a quanto previsto in Alitalia, è dovuto un rimborso delle spese di vitto nei limiti della normalità. Al Personale in addestramento fuori sede è riconosciuto il trattamento di missione (non di linea).
- Per quanto concerne la riserva al campo, le Parti definiranno congiuntamente

il trattamento da prevedere.

5. Elementi e computo della retribuzione:

- A tutti gli effetti e salvo i casi in cui sia diversamente disposto, la retribuzione mensile del presente accordo, è costituita dallo stipendio base conglobato, dagli scatti di anzianità e indennità di volo minima garantita.
- Per determinare la quota giornaliera di retribuzione, si divide la retribuzione mensile per 30, per determinare la retribuzione oraria, si divide la retribuzione mensile per 200 ore.
- Per determinare il valore di una giornata di ferie, si divide la retribuzione mensile per 30.
- il pagamento delle retribuzioni saranno corrisposte entro la fine del mese di riferimento, con scorrimento al mese successivo della corresponsione degli elementi variabili.
- In caso di contrasto sugli elementi costitutivi della retribuzione, verranno corrisposte le somme sulle quali non vi è contrasto; il Personale dovrà segnalare eventuali errori di pura contabilità, non appena riscontrati e comunque in tempo utile per permettere le opportune verifiche da parte della Compagnia.

6. Trattamento di fine rapporto:

In caso di risoluzione del rapporto di lavoro, verrà corrisposto al Dipendente, il trattamento di fine rapporto così come determinato dall'art. 2120 C.C.

Per il calcolo del T.F.R. sono considerati i seguenti istituti:

- a. retribuzione base conglobata,
- b. aumenti periodici di anzianità;
- c. indennità di volo minima garantita;
- d. la 13a mensilità e 14a mensilità ove prevista.

PILOTI

1) Trattamento economico:

A. Il trattamento economico dei Piloti è costituito da:

- 1) Stipendio base conglobato (stipendio base + contingenza + E.D.R.);
- 2) Aumenti periodici di anzianità;
- 3) Indennità di volo minima garantita;
- 4) Indennità di volo oltre la 30° ora;
- 5) Indennità di volo giornaliera.

B. Lo stipendio base è fissato negli importi lordi mensili indicati nella seguente tabella:

Qualifica	Stipendio base conglobato (€)
Pilota di 1° Primo Ufficiale	650,00
Pilota di 2°	550,00

- Con competenza dal mese di maggio 2015 lo stipendio base è fissato negli importi lordi mensili indicati nella seguente tabella:

Qualifica	Stipendio base conglobato (€)
Pilota di 1° Primo Ufficiale	739,00
Pilota di 2°	560,00

- Con competenza dal mese di luglio 2016 lo stipendio base è fissato negli importi lordi mensili indicati nella seguente tabella:

Qualifica	Stipendio base conglobato (€)
Pilota di 1° Primo Ufficiale	800,00
Pilota di 2°	600,00

- C. L'indennità di volo minima garantita, pari a 30 ore, viene stabilita nella seguente misura, corrispondente ad un importo lordo mensile pari a:

Qualifica	Indennità di volo minima garantita (€)
Pilota di 1° Primo Ufficiale	1.400,00
Pilota di 2°	490,00

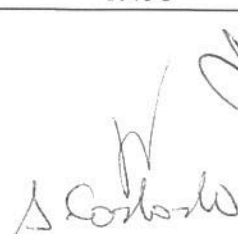
L'erogazione di tale indennità assorbirà il controvalore di 30 ore di volo.

- Con competenza dal mese di maggio 2015 l'indennità di volo minima garantita è fissato negli importo lordo mensile indicati nella seguente tabella:

Qualifica	Stipendio base conglobato (€)
Pilota di 1° Primo Ufficiale	1.430
Pilota di 2°	510

- Con competenza dal mese di luglio 2016 l'indennità di volo minima garantita è fissato negli importo lordo mensile indicati nella seguente tabella:

Qualifica	Stipendio base conglobato (€)
Pilota di 1°	1.458



Primo Ufficiale	
Pilota di 2°	513

- D. Per ciascuna ora di volo nel mese oltre le 30 ore, effettuata in qualità di titolare di equipaggio, sarà corrisposta una indennità oraria aggiuntiva, nella misura in Euro lordi di seguito riportata; ai fini della corresponsione dell'indennità oraria di volo, si fa riferimento alle ore *block to block* schedate.

Verranno riconosciuti i seguenti importi:

Qualifica	Dalla 31° alla 40° (€)	Dalla 41° alla 60° ora (€)	Dalla 61° alla 70° ora (€)	Dalla 71° ora (€)
Pilota di 1° Primo Ufficiale	24	40	45	53
Pilota di 2°	16	18	20	26

- E. Per ogni giorno di servizio in avvicendamento, sarà corrisposta una indennità volo giornaliera, nella misura di Euro lordi di seguito riportata:

Qualifica	(€)
Pilota di 1° Primo Ufficiale	8
Pilota di 2°	4

- F. Per ogni giorno di servizio in avvicendamento, che comporti un'assenza dalla base di servizio superiore a 12 ore, l'importo sopra menzionato sarà incrementato di € 5.

- 1) Le ore di volo o frazioni di ora effettuate nella fascia oraria 24,00 – 05,00 saranno compensate con una maggiorazione del 15%, prendendo a riferimento per il valore orario 1/30° dell'indennità di volo minima garantita.
- 2) Il Pilota neo assunto, non ancora membro effettivo di equipaggio sarà retribuito con lo stipendio base e con una indennità di volo fissata forfetariamente in € 400 lordi mensili, che si riferisce alla sua posizione "in addestramento" ed è comprensiva quindi dei voli effettuati in addestramento. Tale indennità è frazionabile in Euro 20 lordi, per ogni giornata di impiego.
- 3) Il Pilota che disimpegni funzioni relative al grado di Comandante continua a percepire lo stipendio corrispondente al grado di Pilota.
- 4) Nel caso in cui venga conseguita la qualifica di Comandante, al termine del periodo di facente funzioni, la retribuzione, inclusi gli

scatti di anzianità eventualmente maturati nel periodo, verrà adeguata a quella del grado superiore con effetto retroattivo dall'inizio delle funzioni stesse.

- 5) Nel caso in cui il passaggio di qualifica non venga conseguito, al termine del periodo di facente funzioni e per tutto il tempo di tali funzioni, al dipendente verrà riconosciuto un importo pari alla differenza tra la sua retribuzione e quella del grado di cui aveva temporaneamente rivestito le funzioni.
- 6) Il Pilota ha diritto per tutto il corso della carriera a 7 aumenti biennali. L'importo lordo mensile degli aumenti periodici dello stipendio viene fissato nelle misure indicate nella tabella sotto riportata.

In caso di promozione, lo stipendio relativo al nuovo grado è aumentato dell'importo degli scatti eventualmente maturati nei gradi precedenti.

Qualifica	Importo scatto (€)
Pilota di 1° Primo Ufficiale	30
Pilota di 2°	20

2) Tredicesima mensilità:

La Compagnia corrisponderà ogni anno ai Piloti, prima di Natale, una 13a mensilità costituita dalle seguenti voci, per quanto maturato nel corso dell'anno:

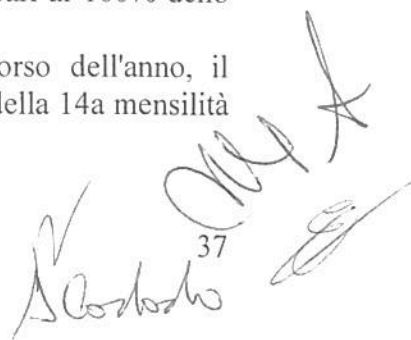
- a) stipendio base conglobato;
- b) scatti di anzianità;
- c) indennità di volo minima garantita, per quanto maturato fino alle retribuzioni di aprile 2015.

In caso di inizio o di cessazione del rapporto nel corso dell'anno, il Pilota ha diritto a tanti dodicesimi dell'ammontare della 13a mensilità quanti sono i mesi di servizio prestato. La frazione di mese pari o superiore a 15 giorni viene computata come mese intero.

3) Quattordicesima mensilità:

A partire dal mese di giugno 2015, è prevista la corresponsione della 14a mensilità secondo le seguenti modalità: con competenza dal mese di maggio 2015, maturazione del rateo mensile della 14a mensilità pari al 100% dello Stipendio base conglobato e scatti di anzianità.

In caso di inizio o di cessazione del rapporto nel corso dell'anno, il Comandante ha diritto a tanti dodicesimi dell'ammontare della 14a mensilità



quanti sono i mesi di servizio prestato. La frazione di mese pari o superiore a 15 giorni viene computata come mese intero.

4) Servizio di linea/Diaria di linea:

- Per ogni giorno di servizio in volo viene corrisposta una diaria giornaliera di € 30,99 per servizio fino ad 8 ore, incrementata di € 15,49 per servizio di durata superiore ad 8 ore ed ogni qualvolta si pernotti fuori dalla base di servizio.
- I pernottamenti ed i trasferimenti fuori sede del Personale, sia in Italia che all'estero, sono a cura e a carico della Compagnia. Al Personale in missione non di linea, oltre al pagamento del biglietto di viaggio od al rimborso del prezzo relativo, con modalità analoghe a quanto previsto in Alitalia, è dovuto un rimborso delle spese di vitto nei limiti della normalità.
- Al Personale in addestramento fuori sede è riconosciuto il trattamento di missione (non di linea).
- Per quanto concerne la riserva al campo, le Parti definiranno congiuntamente il trattamento da prevedere.

5) Elementi e computo della retribuzione:

A tutti gli effetti e salvo i casi in cui sia diversamente disposto, la retribuzione mensile del presente accordo è costituita dallo stipendio base conglobato, dagli scatti di anzianità e indennità di volo minima garantita.

Per determinare la quota giornaliera di retribuzione, si divide la retribuzione mensile per 30; per determinare la retribuzione oraria, si divide la retribuzione mensile per 200 ore.

Per determinare il valore di una giornata di ferie, si divide la retribuzione mensile per 30.

Il pagamento delle retribuzioni saranno corrisposte entro la fine del mese di riferimento, con scorrimento al mese successivo della corresponsione degli elementi variabili.

In caso di contrasto sugli elementi costitutivi della retribuzione, verranno corrisposte le somme sulle quali non vi è contrasto; il Personale dovrà segnalare eventuali errori di pura contabilità, non appena riscontrati, e comunque in tempo utile per permettere le opportune verifiche da parte della Compagnia.


A. Codolito




6) Trattamento di fine rapporto:

In caso di risoluzione del rapporto di lavoro, verrà corrisposto al Dipendente, il trattamento di fine rapporto così come determinato dall'art. 2120 C.C.

Per il calcolo del T.F.R. sono considerati i seguenti istituti:

- a) retribuzione base conglobata,
- b) aumenti periodici di anzianità;
- c) indennità di volo minima garantita;
- d) la 13a mensilità e 14a mensilità ove prevista.

Nota a verbale

Entro il primo semestre 2015 le Parti individueranno meccanismi che determinino una omogeneizzazione della struttura della retribuzione, parte fissa e variabile, degli equipaggi regional con quelli di corto raggio, medio raggio e lungo raggio.

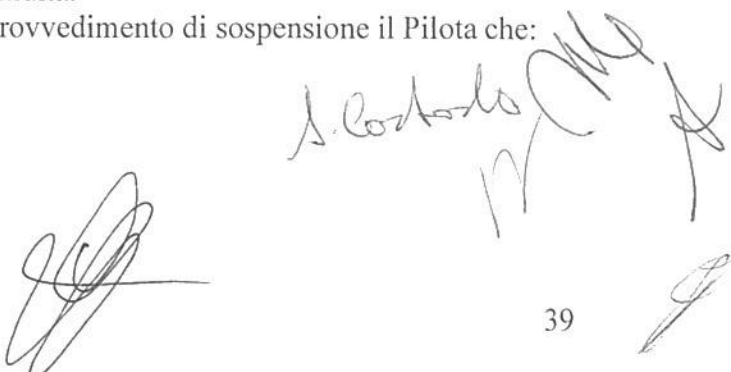
PARTE V
RISOLUZIONE DEL RAPPORTO DI LAVORO E CODICE
DISCIPLINARE

Art. 30 – Provvedimenti Disciplinari

In conformità all'art. 7 della Legge 20/05/70 n. 300, le mancanze dei Piloti possono dar luogo all'adozione dei seguenti provvedimenti disciplinari da parte della Compagnia:

- a. rimprovero verbale;
 - b. rimprovero scritto;
 - c. multa non superiore all'importo di quattro ore della retribuzione (retribuzione mensile/173),
 - d. sospensione dal servizio e dalla retribuzione fino a un massimo di 10 giorni;
 - e. licenziamento con preavviso;
 - f. licenziamento senza preavviso.
2. La sospensione dal servizio e dalla retribuzione si potrà applicare a quelle mancanze le quali, anche in considerazione delle circostanze speciali che le hanno accompagnate, non siano così gravi da rendere applicabile una maggiore sanzione, ma abbiano tuttavia tale rilievo da non trovare adeguata soluzione nel rimprovero o nella multa.

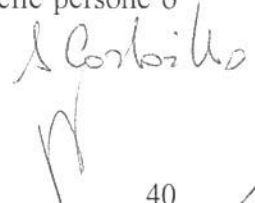
A titolo esemplificativo incorre nel provvedimento di sospensione il Pilota che:

The block contains several handwritten signatures and initials. On the left, there is a large, stylized signature. To its right, there are several smaller signatures and initials, including one that appears to be 'S. Costo' and another that looks like 'M. P.'.

- a. non si presenti al lavoro o abbandoni il proprio posto di lavoro senza giustificato motivo
 - b. ritardi l'inizio del lavoro, lo sospenda o ne anticipi la cessazione senza giustificato motivo
 - c. esegua negligenemente il lavoro affidatogli
 - d. per disattenzione o per negligenza provochi danni a beni della Compagnia
 - e. trasgredisca l'osservanza della presente normativa di lavoro, dei regolamenti aziendali o commetta qualsiasi mancanza che porti pregiudizio alla disciplina, alla morale, all'igiene ed alla sicurezza;
 - f. leda l'immagine della compagnia utilizzando media e/o social network in modo inappropriato.
3. Il licenziamento di cui alla lettera e) del precedente punto 1. Può essere adottato nei confronti del dipendente che commetta infrazioni alla disciplina e alla diligenza del lavoro, le quali pur essendo di maggior rilievo di quelle contemplate al precedente punto 2. non siano così gravi da rendere applicabile la sanzione di cui al successivo punto 4.
- A titolo esemplificativo incorre nel provvedimento di licenziamento con preavviso il Pilota che:
- a. commetta lieve insubordinazione verso i superiori
 - b. danneggi colposamente beni della Compagnia
 - c. provochi una rissa sul posto di lavoro
 - d. si assenti ingiustificatamente dal lavoro per oltre un giorno
 - e. trasgredisca le norme contenute nel manuale operativo causando pregiudizio alla sicurezza del volo e/o alla regolarità e puntualità delle operazioni
 - f. commetta qualsiasi recidiva in una qualunque delle mancanze contemplate al precedente punto 2. quando siano già stati comminati due provvedimenti di sospensione negli ultimi due anni;
 - g. leda gravemente l'immagine della compagnia utilizzando media e/o social network in modo inappropriato.
4. Il licenziamento senza preavviso potrà essere adottato nei confronti del Pilota colpevole di mancanze così gravi da non consentire la prosecuzione anche provvisoria del rapporto di lavoro.
- A titolo esemplificativo incorre nel provvedimento di licenziamento senza preavviso il Pilota che:
- a. commetta grave insubordinazione verso i superiori
 - b. danneggi volontariamente beni della Compagnia
 - c. commetta furto ai danni della Compagnia o dei suoi dipendenti
 - d. abbandoni il posto di lavoro con pregiudizio della incolumità delle persone o della sicurezza dei beni della Compagnia o comunque compia azioni che implicino gli stessi pregiudizi
 - e. fumi ove ciò possa provocare pregiudizio alla incolumità delle persone o alla sicurezza di beni della Compagnia



L. Corbillo



- f. si assenti dal lavoro ingiustificatamente nel giorno seguente il riposo per due volte nell'arco di 12 mesi
- g. commetta qualsiasi recidiva in una qualunque delle mancanze contemplate al precedente punto 2 quando siano già stati comminati due provvedimenti di sospensione negli ultimi 12 mesi

Nessun provvedimento disciplinare potrà essere adottato senza la preventiva contestazione degli addebiti al Pilota e senza averlo sentito a sua difesa.

La contestazione degli addebiti con la specificazione del fatto costitutivo dell'infrazione sarà fatta mediante comunicazione scritta nella quale sarà indicato il termine entro cui il Pilota potrà presentare le proprie giustificazioni. Tale termine non sarà inferiore a 5 giorni.

La contestazione sarà effettuata una volta che la Compagnia abbia acquisito conoscenza dell'infrazione e delle relative circostanze ed al compimento delle indispensabili indagini di rito.

L'eventuale adozione del provvedimento disciplinare sarà comunicata al Pilota con lettera raccomandata.

Nei casi di particolare gravità, nelle more tra la contestazione dell'addebito e l'adozione del provvedimento disciplinare, la Compagnia potrà dispensare dal servizio, in via cautelativa, il Pilota, con decorrenza della retribuzione di fatto (retribuzione base, scatti di anzianità, contingenza, indennità di volo minima garantita).

Art. 31 – Preavviso di licenziamento e dimissioni

Fatto salvo quanto previsto dal punto precedente, il rapporto di lavoro a tempo indeterminato potrà essere risolto da una delle due parti contraenti purché questa ne dia regolare preavviso all'altra osservando i termini seguenti.

Superato il periodo di prova, i termini di preavviso saranno di 20 giorni per ogni anno intero di servizio prestato dal Pilota presso la Compagnia, con un minimo di 2 mesi ed un massimo di 4 mesi.

Le frazioni di un anno saranno conteggiate per dodicesimi computandosi come mese intero la frazione di mese pari o superiore ai 15 giorni.

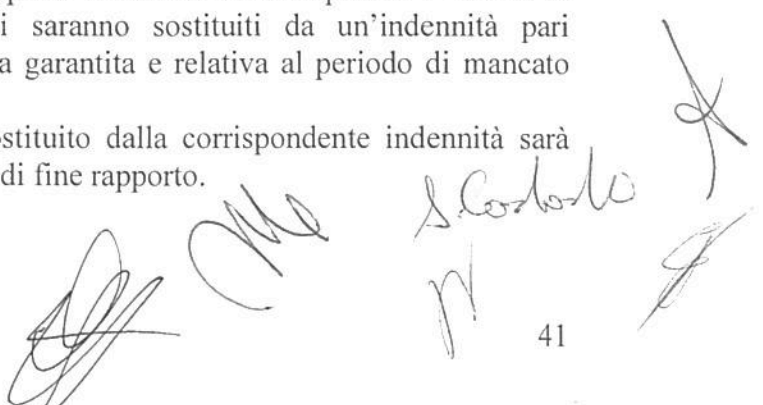
Il preavviso non dovrà essere osservato quando l'altra parte abbia dato giusta causa alla risoluzione immediata per una mancanza così grave da non consentire la prosecuzione, anche provvisoria, del rapporto secondo quanto previsto dalle norme relative ai licenziamenti individuali.

I termini di disdetta decorreranno dalla metà o dalla fine di ciascun mese.

Tanto il licenziamento quanto le dimissioni saranno comunicate per iscritto.

Ove una delle due parti risolva il rapporto di lavoro senza rispettare i termini di preavviso predetti, i termini stessi saranno sostituiti da un'indennità pari all'importo della retribuzione minima garantita e relativa al periodo di mancato preavviso.

Il periodo di preavviso anche se sostituito dalla corrispondente indennità sarà computato agli effetti del trattamento di fine rapporto.



Handwritten signatures and initials are present at the bottom of the page, including a large signature on the left, a signature in the center, and a signature on the right that appears to read 'S. Corbelli'.

PARTE VI PREVIDENZA

Art. 32 – Previdenza Complementare

Le Parti convengono che i Piloti dipendenti dalla Compagnia possano aderire al Fondo Pensione Complementare “Fondaereo”. Allo scopo le parti accettano integralmente lo Statuto e le norme che regolamentano il funzionamento, la gestione e le prestazioni del Fondo.

L’adesione al Fondo può essere richiesta a partire dalla data di superamento del periodo di prova da parte dei Piloti assunti con contratto a tempo indeterminato e dai Piloti a tempo determinato dal 2° contratto.

I Piloti che siano stati occupati precedentemente presso altre Aziende e che abbiano già aderito al Fondo, possono richiedere l’adesione a partire dalla data di assunzione presso la Società.

La contribuzione minima a carico del Pilota iscritto al Fondo è pari al 2% della retribuzione utile ai fini del TFR. La contribuzione a carico della Società per ciascun Pilota iscritto al Fondo è pari al 2% della retribuzione utile ai fini del TFR.