

**Accordo per il Rinnovo del Contratto Collettivo di Lavoro degli
Assistenti di Volo**

ALITALIA S.p.A.

Indice

ORARIO DI LAVORO, TEMPO DI SERVIZIO, TEMPO DI VOLO	4
COMPOSIZIONE EQUIPAGGIO	7
SISTEMA DEI RIPOSI	8
NUOVO SISTEMA RETRIBUTIVO	10
FERIE	12
BANCA RIPOSI INDIVIDUALE DEBITO/CREDITO - B.R.I.	13
FLESSIBILITA' OPERATIVE	14
BILANCIAMENTO BASI	16
OPERATIVO MULTIBASE	17
FORMAZIONE A DISTANZA (FAD)	18
NUOVO SISTEMA DIARIE	19
SPESE DI FUNZIONAMENTO FONDAV	21
APPLICAZIONE DELL'ART.1, COMMI 3,4 E 5 DEL D.LGS. N. 164/1997 A SEGUITO DELL'OPERATIVITA' DEI FONDI COMPLEMENTARI - MODIFICA DELLA FONTE ISTITUTIVA DI FONDAV.	22
TRATTAMENTO DI MALATTIA	23
LAVORO A TEMPO PARZIALE	24
DECORRENZA	25

Premessa

Le Parti, nel definire l'unito accordo per il rinnovo del Contratto Collettivo di Lavoro del Personale Navigante di Cabina, convengono di proseguire il confronto per la stesura del contratto stesso.

In tale fase saranno affrontate le tematiche definite con la presente intesa onde approfondirne gli ambiti e valutarne congiuntamente la coerenza rispetto al Progetto Industriale 2005-2008.

ORARIO DI LAVORO, TEMPO DI SERVIZIO, TEMPO DI VOLO

Quanto disciplinato dal vigente CCL parte specifica Alitalia e successive integrazioni e modifiche, viene superato dalla normativa di seguito definita:

Limiti periodici.

Fermo restando il rispetto di quanto previsto in materia dalla normativa di legge si farà riferimento unicamente ai limiti definiti dalla seguente tabella:

Limiti di Volo	Medio Raggio	Lungo Raggio
Mese	85	95
Trimestre	240	270
Anno	900	900

Limiti di servizio	Medio Raggio	Lungo Raggio
Mese	210	210
Trimestre	600	600
Anno	1800	1800

L'Azienda porrà la massima attenzione nell'elaborare turni di volo che garantiscano una distribuzione di attività quanto più possibile perequata.

Limiti giornalieri.

I limiti giornalieri sono espressi in Flight Duty Period (FDP) che comprende:

- il tempo di presentazione
- il tempo di volo
- il tempo di transito
- il tempo di fine servizio

Il trasferimento in volo di un equipaggio Must Go su una tratta funzionalmente collegata al servizio viene conteggiato ai fini del calcolo del FDP con esclusione della tratta fuori servizio effettuata successivamente all'ultima tratta operata in servizio che sarà conteggiata soltanto ai fini del calcolo del riposo ed amministrativi. Tale fattispecie si applica solo da scali nazionali per il ritorno in Base con un transito tra tratta in servizio e la tratta fuori servizio inferiore a 3 ore.

In caso di tratta fuori servizio che preceda o segua un impiego in servizio, non verrà computato ai fini dei limiti giornalieri di servizio rispettivamente il tempo di presentazione o di fine servizio.

Resta confermato che nel caso in cui, per tutte quelle situazioni nelle quali, per ragioni logistiche, locali, di opportunità, di sicurezza, sia necessario effettuare comunque il trasferimento Must Go dell'equipaggio, il tempo di trasferimento in volo viene computato al 50% ai fini dei limiti del FDP. Ai soli fini amministrativi il computo sarà al 100%.

Per l'invio/rientro in sosta nelle basi all'estero o per eventi imprevisti e collegati all'operativo (quali malattia, dirottamenti, cause meteorologiche) si applicano i limiti ministeriali fatta salva la valutazione del Comandante.

Per quanto riguarda i limiti giornalieri (FDP) si farà esclusivamente riferimento a quanto indicato nella seguente tabella:

Orario inizio servizio (l.t.)	Numero di tratte continuative in servizio				
	1 tratta	2 tratte	3 tratte	4 tratte	5 tratte
06:01-07:00	14:00	13:30	12:45	12:15	11:45
07:01-08:00	14:00	13:30	13:15	13:15	12:15
08:01-10:00	14:00	13:30	13:30	13:15	12:30
10:01-11:00	14:00	13:30	13:30	13:15	12:30
11:01-12:00	14:00	13:30	13:30	12:30	12:15
12:01-13:00	14:00	13:30	12:00	12:00	11:30
13:01-13:30	14:00	13:30	12:00	12:00	11:30
13:31-14:00	13:45	13:30	12:00	12:00	11:30
14:01-15:00	13:00	13:00	11:30	11:30	09:30
15:01-16:00	13:00	13:00	10:30	10:30	08:30
16:01-17:00	12:30	12:30	10:00	10:00	08:00
17:01-18:00	12:00	12:00	10:00	10:00	X
18:01-22:00	12:00	12:00	10:00	09:45	X
22:01-03:00	12:00	11:00	10:00	X	X
03:01-04:00	13:00	11:00	10:00	X	X
04:01-05:00	13:00	11:00	11:00	10:00	X
05:01-06:00	14:00	12:30	11:00	11:00	08:00

FDP superiori alle 10 ore potranno essere pianificati non più di 3 volte all'interno di un periodo di 7gg continuativi. In tal caso la somma delle ore di estensione rispetto alle 10 ore non potrà eccedere le 6 ore complessive.(*)

(*) In coincidenza con l'entrata in vigore della nuova normativa ministeriale italiana saranno inseriti i seguenti limiti alle estensioni oltre le 10 ore:

Max 3 estensioni in 7 gg consecutivi con 4 ore complessive di estensione rispetto alle 10.

Alternativamente le 10 ore possono essere superate 2 volte in 7 gg consecutivi con la limitazione a max 4 ore per estensione ed un totale di 8 ore. Generalmente in tal caso un periodo di riposo di 36 ore sarà applicato prima della seconda estensione entro i 7 gg consecutivi.

Questa condizione non viene applicata nei casi ricompresi nella tabella sotto riportata.

Per quanto riguarda l'operativo di L/R, i limiti della tabella precedente potranno essere superati nel rispetto di quanto stabilito dalla tabella seguente:

a/m	Distanza ortodromica	Tratte continuative in servizio	
		1	2
B767	> 4200 NM	17:00	16:00
MD11- B777	> 4300 NM	17:00	16:00

La tabella sopra riportata sarà oggetto di aggiornamento in caso phase-in in flotta di un nuovo aeromobile.

La normativa sopraelencata si intende in omogeneità con il Personale Navigante Tecnico.

COMPOSIZIONE EQUIPAGGIO

Allo scopo di contribuire al raggiungimento degli obiettivi di efficienza e flessibilità previsti dal Piano, a decorrere dal 1° ottobre p.v. la composizione equipaggio degli aa/mm di compagnia sarà quella indicata nella tabella seguente che supera ogni diversa previsione precedente.

	TIPO A/M	P1	P2	A1	TOTALE
M/R	MD80, MD82, A32F	1	1	2	4*
	MD80, MD82, A32F (NAZ)		1	3	4*
	B777 All Economy	1	1	5	7
	B767 / MD11 All Economy	1	1	4	6
L/R	B777	1	2	8	11
	B777 All Economy	1	1	7	9
	B767 / MD11	1	2	5	8
	B767 / MD11 All Economy	1	1	5	7

*In fase operativa potrà essere utilizzata una composizione equipaggio con fungibilità di impiego di P2 / A1.

Per gli aeromobili di lungo raggio, ferma restando l'osservanza dei requisiti minimi di legge, la partenza dallo scalo di armamento dovrà essere garantita in mancanza di uno dei componenti dell'equipaggio, qualora tale situazione derivi da indisponibilità dell'Assistente di Volo verificata dopo la formalizzazione.

Le parti si danno atto dell'opportunità di procedere nell'ambito della prosecuzione del confronto a valutare possibili composizioni alternative al fine di utilizzare in maniera ottimale e perequata le risorse.

SISTEMA DEI RIPOSI

Per quanto concerne il sistema dei riposi la normativa vigente viene integrata dalle seguenti modifiche:

Riposi settimanali, mensili e trimestrali.

La spettanza media di riposi per ciascun Assistente di Volo di Medio Raggio viene fissata in 33 giorni per ogni trimestre di riferimento a partire dal mese di febbraio.

Tuttavia all'interno dei due trimestri estivi l'azienda potrà programmare un numero inferiore di riposi fino ad un minimo di 30. I riposi non assegnati nel trimestre dovranno essere programmati entro i due trimestri successivi.

Il numero minimo di riposi programmabili nel mese viene fissato a 9.

La spettanza media di riposi per ciascun Assistente di Volo di Lungo Raggio viene fissata in 35 giorni per ogni trimestre di riferimento a partire dal mese di febbraio.

Tuttavia all'interno dei due trimestri estivi l'azienda potrà programmare un numero inferiore di riposi fino ad un minimo di 32, fermo restando che all'interno di ciascun mese dovrà essere programmato un numero minimo di 10 riposi.

I riposi non assegnati nel trimestre dovranno essere programmati entro i due trimestri successivi.

Riposo fisiologico in sede:

Al termine del volo o serie di voli sarà garantito un riposo fisiologico di almeno 13 ore o FDP + 2 ore.

Nel caso che il FDP interessi la fascia 22.00-06.00 (rispetto all'ora locale dell'aeroporto di partenza) per più di quattro ore con più di un atterraggio il riposo in sede sarà pari a 36 ore.

Per gli impieghi di lungo raggio il riposo fisiologico sarà pari al numero dei fusi geografici attraversati per otto con un minimo di 24 ore.

In caso di sosta doppia fuori sede il riposo fisiologico in sede sarà ridotto della differenza tra il riposo fuori sede e 24 ore.

I giorni di riposo ed i giorni di ferie assorbono il riposo fisiologico.

Riposo fisiologico fuori sede:

Al termine del volo o serie di voli sarà garantito un riposo fisiologico pari al precedente FDP fermo restando un minimo di 10 ore. Qualora detto FDP sia superiore alle 12 ore il riposo fisiologico da prevedere sarà pari a 14 ore.

Una volta al mese potrà essere pianificato un riposo di 8 ore nel caso che il FDP precedente il riposo sia minore o uguale di 8 ore.

Per gli impieghi di L/R il riposo fisiologico da prevedere sarà di almeno 12 ore. Qualora detto FDP sia superiore alle 12 ore, oppure i fusi geografici attraversati siano più di 3, il riposo fisiologico da prevedere sarà pari a 14 ore. Infine qualora i fusi geografici attraversati siano superiori a 5 il riposo minimo da programmare sarà pari a 20 ore, in omogeneità con il Personale navigante Tecnico.

NUOVO SISTEMA RETRIBUTIVO

Le parti concordano di definire un sistema retributivo che, coerentemente con gli obiettivi di efficientamento dell'impiego, sia orientato ad apprezzare maggiormente l'effettività della prestazione, garantendo il riconoscimento della produttività individuale in termini di presenza finalizzata all'attività di volo.

Il nuovo sistema, intende conseguire una struttura retributiva semplificata che superi la precedente e che realizzi una diversa distribuzione tra parte fissa e parte variabile prevedendo l'incremento di quest'ultima dall'attuale 13.9%, al 23.4%.

Di seguito gli elementi relativi alla parte fissa ed alla parte variabile:

A) Retribuzione fissa:

- **stipendio base** (per 14 mensilità in base alla tabella Ex Accordo 29.03.2002);
- **indennità di volo minimo garantita** (per 12 mensilità in base alla tabella Ex Accordo 29.03.2002);
- **assegno ad personam** (eventuale);
- **EDR** (eventuale);
- **Differenza minimo** (eventuale);

B) Retribuzione variabile:

- **indennità di volo giornaliera (IVG)**, nella quale confluiscono le voci retributive precedentemente allocate nella parte variabile di seguito indicate:

- 1) **Ore Maggiorate**
- 2) **Compenso ore assemblea**
- 3) **Maggiorazione servizio giornaliero**
- 4) **Superamento servizio**
- 5) **Maggiorazione notturna**
- 6) **Indennità linee speciali**
- 7) **Ex Accordo 12.09.03 (Tel Aviv)**

Confluirà inoltre, all'interno di detta indennità un'ulteriore quota pro capite ricavata dai valori attualmente previsti per altre variabili.

Meccanismo di erogazione parte variabile.

L'erogazione della quota di retribuzione variabile "indennità di volo giornaliera (IVG)", avverrà su base mensile e l'importo verrà calcolato in ragione delle giornate di impiego per attività di volo di ogni mese. Detto importo sarà corrisposto a ciascun Assistente di

Volo, con le competenze del mese successivo, in relazione alle giornate di impiego effettuate, tenuto anche conto delle ore volate e della stabilità del turno effettuato rispetto al turno programmato.

Non saranno pertanto considerate le giornate dedicate ad attività addestrativa, quelle dedicate ad attività di ufficio e ad attività sindacale, mentre l'eventuale riserva non utilizzata verrà computata al 50%.

Le parti convengono sin d'ora che il nuovo sistema retributivo troverà applicazione a partire dal 1° gennaio 2005; a tale scopo si impegnano a condividere entro il 31 ottobre 2004 tutto quanto attualmente non definito e strettamente necessario al funzionamento del "meccanismo di erogazione parte variabile" della presente normativa, con particolare riferimento alle modalità di attribuzione individuale ed alla verifica di congruità ed efficacia delle voci inserite nella retribuzione variabile.

Le parti si danno atto del superamento di ogni precedente disposizione collettiva riguardo gli istituti confluiti nell'IVG.

FERIE

Con decorrenza dal 01/01/05 la normativa riferita alle ferie dovrà intendersi la seguente:

Il sistema di maturazione delle ferie resta quello attualmente in vigore.

Tutti gli Assistenti di Volo devono specificare il periodo desiderato di godimento delle ferie entro il 30 Settembre per il periodo Gennaio-Dicembre dell'anno successivo.

L'Alitalia entro il 15 Novembre dovrà inviare comunicazione scritta all'interessato di accettazione o della motivata impossibilità di accettazione del periodo Gennaio-Giugno dell'anno successivo ed entro il 30 Aprile dovrà inviare comunicazione all'interessato di accettazione o della motivata impossibilità di accettazione del periodo Luglio-Dicembre dell'anno in corso.

Qualora l'Assistente di Volo non abbia fatto richiesta completa della sua spettanza, l'Azienda pianificherà le ferie non richieste secondo le proprie esigenze.

Sarà garantita l'assegnazione di 15 giorni di ferie nei periodi di alta stagione con un periodo massimo di 14 giorni consecutivi compresi tra il 1° giugno ed il 30 settembre.

Il periodo di alta stagione viene così definito:

- Dal 1° giugno al 30 settembre
- 15 gg nel periodo comprendente le Festività 25 aprile - 1° maggio
- Festività Pasquali (15 gg)
- Dal 15 dicembre al 15 gennaio

Il godimento delle ferie deve intendersi interrotto nel caso di sopraggiunta malattia di durata non inferiore ai 5 giorni, sempre che l'interessato ne abbia dato tempestiva comunicazione all'Azienda.

Specificatamente per l'anno 2005 le richieste riferite al secondo semestre Luglio-Dicembre 2005 dovranno pervenire entro il 15 Ottobre 2004.

BANCA RIPOSI INDIVIDUALE DEBITO/CREDITO – B.R.I.

Viene istituita la Banca Riposi Individuale (BRI) che sostituirà l'attuale Banca Ore individuale (BOI) e sarà alimentata utilizzando i riposi non goduti per esigenze operative o maturati per effettuazione di partenze con equipaggio incompleto dalla base di armamento (un riposo per ogni due giorni effettuati con equipaggio ridotto).

I riposi B.R.I. potranno essere assegnati singolarmente o consecutivamente nell'anno solare di maturazione, sia in turnazione che in operativo, compatibilmente con le esigenze Aziendali.

I riposi B.R.I. potranno anche essere concessi in anticipo rispetto alla maturazione.

Eventuali saldi positivi al 31 dicembre saranno liquidati o assegnati entro il trimestre dell'anno successivo tenendo conto della preferenza dell'interessato.

Il saldo B.R.I. sarà indicato sul turno individuale.

Eventuali riposi maturati attraverso le modalità della BOI non ancora goduti, confluiranno nelle posizioni individuali BRI.

FLESSIBILITA' OPERATIVE

Vengono stabilite le seguenti misure di flessibilità operativa:

1. In fase operativa al PNC potranno essere variati gli avvicendamenti in caso di necessità commerciali, tecniche ed operative (ad es. recupero ritardi) nel rispetto dei limiti di legge del volo/servizio previsti nel rispetto dalla durata dell'avvicendamento precedentemente assegnato
2. Viene richiamata la procedura "a disposizione" così come regolata al punto 10 del CCNL 4 maggio 1989.

L'istituto della riserva del Personale Navigante di Cabina viene regolamentato come di seguito riportato:

Riserva a casa

Il personale sarà tenuto a fornire un recapito telefonico presso il quale dovrà essere reperibile per tutta la durata della riserva.

Il turno di riserva dovrà essere effettuato per operare dalle proprie basi di armamento (ROMA/MILANO) dove l'Assistente di Volo si intende di pronto impiego.

Alla comunicazione del servizio l'Assistente di Volo dovrà essere pronto entro 45 minuti in caso di prelievo domiciliare oppure, in caso di corresponsione del trattamento di indennità trasporto o di rinuncia al prelievo, l'Assistente di Volo dovrà assicurare la propria presenza al campo entro un tempo massimo di 90 minuti.

La riserva potrà essere programmata per periodi consecutivi di 15 giorni fino ad un massimo di 30 giorni, senza limitazione di numero di questi periodi assegnabili nell'arco dell'anno e con collocazione dei periodi stessi anche a cavallo dei mesi calendariali, purché con un intervallo minimo di almeno 25 giorni tra il termine di un periodo di riserva e l'inizio del successivo. I riposi all'interno del periodo di riserva saranno considerati movibili e, nel rispetto dei limiti mensili previsti, andranno ad alimentare la Banca Riposi Individuale per un massimo di due riposi

La durata del periodo di riserva è pari a 12 ore con possibilità di decorrenza ad ogni inizio di ora sulla base delle esigenze Aziendali.

La riserva deve essere equamente distribuita.

Riserva al campo

Fermo restando quanto stabilito dai limiti giornalieri viene confermata la normativa attualmente in vigore in Alitalia.

1. Congedi parentali

La richiesta di congedi parentali ai sensi della Legge 53/2000 e del Decreto Legislativo 151/2001 e successive modificazioni ed integrazioni, dovrà pervenire all'Azienda in tempo utile per essere programmati nella turnazione successiva (entro il 15 del mese precedente), fatti salvi casi di particolare urgenza come da previsione di legge.

BILANCIAMENTO BASI

La Compagnia, attesa la necessità di definire un quadro di stabilità di network per almeno tre anni (six season plan) provvederà al dimensionamento degli organici PNC sulle basi di Roma e Milano secondo le esigenze del network e seguendo il criterio prioritario della massima efficienza di impiego degli organici stessi e di minimizzazione delle spese accessorie.

Allo scopo di avviare un programma destinato a colmare in modo progressivo le necessità sulla base di Milano l'azienda censirà il PNC.

Fermo restando l'utilizzo del PNC già operante sulla base di Milano ed il trasferimento degli Assistenti di Volo eventualmente interessati, il restante personale sarà progressivamente individuato dall'azienda tra i "pendolari" e quindi tra il PNC Base Roma sulla base della Juniority fino a concorrenza delle necessità del gruppo di appartenenza.

Il personale così individuato comincerà ad operare progressivamente sulla base di Milano usufruendo, per le tratte di posizionamento/rientro da Roma o dal luogo di residenza, di un titolo di viaggio prenotabile su un volo di Compagnia utile all'impiego previsto. Il navigante sarà comunque tenuto a comunicare agli Enti competenti con un preavviso di almeno 3 giorni quando non utilizzerà tale titolo di viaggio e dovrà in ogni caso osservare quanto previsto dalla regolamentazione del servizio di riserva.

I tempi delle tratte di posizionamento/rientro non potranno rilevare in alcun modo ai fini del conteggio del FDP né ai fini amministrativi.

Inoltre, per quanto riguarda future necessità, anche ove queste dovessero comportare l'effettuazione di passaggi di qualifica, passaggi di gruppo, assunzioni, sarà reso noto a quale base la necessità è riferita.

Entro il 2005 il programma dovrà trovare compiuta realizzazione.

OPERATIVO MULTIBASE

Fermo restando quanto stabilito in tema di bilanciamento delle basi di Armamento di Roma e Milano ed al fine di favorire l'attuazione del nuovo modello di impiego, le parti concordano sull'opportunità di prevedere basi secondarie su cui operare con personale dedicato.

Tali basi saranno stabilite progressivamente sulla base delle esigenze di network avuto riguardo alle richieste degli interessati.

Allo scopo di dare concreta attuazione al programma, le parti concordano sulla necessità di incontrarsi entro il mese di novembre p.v. per condividere le modalità attuative di tale istituto.

Una volta al mese potrà essere programmata una sesta tratta in servizio o fuori servizio con un FDP di max 10:30 nella fascia di presentazione 08:00-13:00.

In casi eccezionali tenuto opportunamente conto degli effetti sulla fatica operativa e previa consultazione con le AA.PP. e le OO.SS. firmatarie, l'Azienda potrà programmare avvicendamenti di 6 tratte in servizio o fuori servizio con le stesse modalità previste per l'operativo multi-base. Dopo tale impiego sarà concesso un riposo fisiologico di 36 ore.

FORMAZIONE A DISTANZA (FAD)

Tenuto conto delle innovazioni tecnologiche e delle disposizioni legislative e regolamentari vigenti, le parti convengono sull'opportunità di ricorrere all'utilizzo delle nuove tecnologie multimediali - anche a distanza - nell'erogazione di attività formative ed addestrative, destinate al Personale Navigante.

In tale quadro, fermo restando quanto attualmente previsto in termini di addestramento tecnico, potrà essere prevista attività di Formazione a Distanza (FAD) fino ad un massimo complessivo di 20 ore annuali. Per la fruizione di tale attività, il personale potrà utilizzare tanto le proprie risorse tecnologiche quanto le postazioni a tale scopo predisposte nei locali aziendali.

Le parti concordano sull'opportunità di incontrarsi entro il mese di ottobre per condividere le modalità attuative di tale istituto.

NUOVO SISTEMA DIARIE

Le Parti stabiliscono di apportare le seguenti modifiche al sistema di computo delle diarie di linea:

1. Diaria di linea

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

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 indicati:
-

Importo	€
Giornaliero	42
Orario	3,5

2. Basi estere

- Il nuovo sistema, delineato al precedente punto 1, si applica, in caso di dislocazione del navigante in base estera, considerando il tempo di permanenza nella base interamente come tempo di servizio/assenza;

3. Diarie non di linea

- Le modalità di computo delle diarie indicate al punto 1, vengono applicate anche alle attività non di linea;

4. Liquidazione

- Le diarie maturate dal navigante, indipendentemente dal tipo di attività effettuata, verranno liquidate con le competenze del foglio retribuzione del mese successivo;

5. Decorrenza

- Le Parti concordano che il nuovo sistema, come articolato nei punti precedenti, troverà integrale applicazione a far data dal 1° gennaio 2005.

6. Particolari destinazioni

- Per i Paesi caratterizzati da situazione monetaria che abbiano come riflesso diretto il costo della vita particolarmente elevato, verranno ricercate soluzioni atte ad attenuare gli effetti del caro-vita anche ricorrendo, ove possibile, all'attivazione di convenzioni che prevedano condizioni vantaggiose per gli Assistenti di Volo presso le strutture alberghiere locali e, comunque, di ogni conveniente soluzione alternativa.

SPESE DI FUNZIONAMENTO FONDAV

Da: Alitalia S.p.A.

A: ANPAV
AVIA
FILT CGIL
FIT CISL CV
SULT TA
UGL
UIL TRASPORTI

e p.c. FONDAV

Informiamo che a far data dalla presente l'Azienda non procederà ulteriormente al pagamento delle spese di funzionamento del Fondo di Previdenza Complementare per il Personale Navigante di Cabina FONDAV.

Distinti saluti.

18 settembre 2004

**APPLICAZIONE DELL'ART.1, COMMI 3,4 E 5 DEL D.LGS. N. 164/1997 A
SEGUITO DELL'OPERATIVITA' DEI FONDI COMPLEMENTARI -
MODIFICA DELLA FONTE ISTITUTIVA DI FONDAV.**

Al fine di armonizzare le vigenti disposizioni in materia di contribuzione al Fondo di previdenza complementare Fondav e di rendere pienamente operative le disposizioni di cui all'art. 1, commi 3, 4 e 5 del D.Lgs. n. 164/1997 le Parti concordano che a far data dal 1° gennaio 2005 la quota di contribuzione ordinaria al Fondo a carico del datore di lavoro di cui all'Allegato "A" del Protocollo d'intesa del 16 novembre 1998, pari al 2% della retribuzione utile al tfr nel limite annuo di € 1291,14, venga fissata per il personale iscritto al Fondo Volo con anzianità assicurativa in qualsivoglia gestione inferiore a 18 anni interi alla data del 31/12/1995, al 1.7% della retribuzione utile al tfr.

Per il suddetto personale non verrà corrisposta la medesima quota di contribuzione ordinaria al Fondo a carico del datore di lavoro relativa ai mesi di novembre e dicembre 2004.

Il presente accordo costituisce una modifica del Protocollo d'intesa del 16 novembre 1998 disciplinante i profili contributivi del Fondo di Previdenza complementare Fondav della quale, nel rispetto di quanto previsto dalla disciplina vigente, verrà data comunicazione sia al Fondo che all'Autorità di Vigilanza.

TRATTAMENTO DI MALATTIA

Allo scopo di contemperare le esigenze di tutela sociale dei lavoratori con quelle aziendali di concreta fruibilità della prestazione lavorativa, fermo restando quanto disposto dalla normativa vigente in tema di idoneità al volo, il trattamento di malattia (art.10 CCL e successive modifiche) viene come di seguito integrato.

1) Con riferimento al trattamento economico dei periodi di malattia viene confermato quanto previsto dalle norme attualmente vigenti.

2) Per quanto riguarda il periodo di conservazione del posto di lavoro, in caso di più assenze, detto periodo (pari a 24 mesi) si intende riferito ad un arco temporale di 36 mesi. In tali fattispecie la Compagnia ha facoltà di risolvere il rapporto di lavoro corrispondendo l'indennità di mancato preavviso.

Sarà capacità comune valutare particolari casistiche di evidente gravità

LAVORO A TEMPO PARZIALE

Avuto riguardo al dettato contrattuale in materia nonché ai rinvii previsti dal Decreto Legislativo n.276/03 in materia di mercato del lavoro, le parti si impegnano ad incontrarsi al fine di condividere le modalità di perfezionamento ed eventuale ampliamento dell'istituto del lavoro a tempo parziale.

DECORRENZA

Il presente rinnovo contrattuale decorre per la parte normativa ed economica a far data dal 1° gennaio 2004 ed avrà durata fino al 31 dicembre 2007.

da: ALITALIA S.p.A

a: FILT CGIL
FIT CISL CV
UIL TRASPORTI
UGL TRASPORTI
SULT TA
ANPAV
AVIA

Con riferimento a quanto previsto nella parte “Orario di Lavoro, Tempo di Servizio, Tempo di Volo” dell’accordo di rinnovo del Contratto Collettivo di Lavoro del 18 settembre 2004 e segnatamente in merito alla possibilità di estendere i limiti di volo per due volte nei 7 gg consecutivi fino a un totale di massimo 8 ore, si precisa che il periodo di riposo di 36 ore deve intendersi sempre applicabile, intendendosi per giorni consecutivi un periodo di attività non interrotto da un riposo di almeno 36 ore.

Roma, 18 settembre 2004

da : ALITALIA S.p.A

a: FILT CGIL
FIT CISL CV
UIL TRASPORTI
UGL TRASPORTI
SULT TA
ANPAV
AVIA

La scrivente Società prende atto della dichiarazione delle Organizzazioni Sindacali di rendere operativo l'allegato accordo per il rinnovo del contratto collettivo di lavoro degli Assistenti di Volo dipendenti dall'Alitalia e concluso in data odierna solo contestualmente alla definizione di un'intesa complessiva sul Progetto Industriale di Gruppo 2005/2008, che dovrà prevedere – fra l'altro – le modalità condivise di gestione delle eccedenze di risorse.

Roma, 18 settembre 2004

Da: FILT CGIL
FIT CISL CV
UIL TRASPORTI
UGL TRASPORTI
SULT TA
ANPAV
AVIA

A: Alitalia S.p.A

Con la presente le scriventi comunicano all'Azienda di rendere disponibile, quale beneficio di minor costo del lavoro, gli adeguamenti dei minimi retributivi che sarebbero scaturiti dall'attuazione delle previsioni del Protocollo del 23 luglio 1993 per gli anni 2004 e 2005.

18 settembre 2004

VERBALE DI RIUNIONE

In data 18 Settembre 2004 si sono incontrati la Società Alitalia e FILT CGIL, FIT CISL, UIL TRASPORTI, UGL TRASPORTI, SULT T.A., ANPAV, AVIA.

Con riferimento al Piano Industriale 2005 – 2008 le Parti hanno analizzato l'insieme delle misure in esso definite esaminandone i significativi impatti strutturali sul versante commerciale, del network, del revenue e dei costi.

Per quanto attiene ai riflessi in ordine agli efficientamenti del fattore lavoro è stata ribadita la priorità per interventi di gestione non traumatica delle eccedenze che si registreranno, visto l'orientamento delle Parti ad escludere provvedimenti collettivi di licenziamento come immediato seguito alla situazione in atto, convenendo di conseguenza sul ricorso alla più ampia gamma possibile di strumenti di sostegno e tutela del reddito che saranno resi disponibili.

In tale ottica andranno privilegiati anche interventi mirati a collocare in quiescenza i dipendenti in possesso dei requisiti minimi anagrafici e contributivi.

Un effetto positivo è auspicato al verificarsi di esigenze di personale, coerenti con incrementi di attività, in particolare nel secondo biennio 2007 – 2008.

Le Parti programmano fin da ora momenti di verifica semestrale dello stato di avanzamento delle dinamiche del fattore lavoro derivanti dall'insieme delle misure che saranno attivate, valutando prioritario lo sforzo volto alla quiescenza dei dipendenti pensionabili per la gestione delle eccedenze strutturali e per mantenere le risorse all'interno dei processi produttivi presenti nel Gruppo.

Tali considerazioni ed impegni, valutati nel loro complesso unitamente alla sottoscrizione del presente accordo per il rinnovo del contratto collettivo di lavoro degli assistenti di volo, hanno permesso la diminuzione del numero delle eccedenze previste dal Progetto Industriale per il PNC (1050 unità) a 900 unità per le quali saranno applicate le misure di cui al 3° capoverso del presente verbale.

Al momento in cui saranno disponibili gli strumenti relativi, un'ulteriore fase di incontri fra le Parti determinerà l'individuazione e le modalità applicative di tali strumenti nelle diverse aree.

DICHIARAZIONE A VERBALE DELLE OO.SS./AA.PP.

Le Organizzazioni Sindacali ritengono necessaria la costituzione per il Trasporto Aereo di un Fondo di ristrutturazione per le imprese e di sostegno al reddito per i lavoratori. In tal senso si riservano interventi nelle sedi competenti.

Roma, 18 Settembre 2004

*Da: FILT CGIL
FIT CISL CV
UIL TRASPORTI
UGL TRASPORTI
SULT TA
ANPAV
AVIA*

A:ALITALIA S.p.A

Le OO.SS e AA.PP., nel prendere atto dell'impegno del Direttore Centrale delle Risorse Umane alla risoluzione della problematica afferente il tema del "Recupero della Fatica Operazionale," su particolari direttrici, si rendono disponibili ad affrontare la tematica nel più breve tempo possibile, al fine di trovare una soluzione per l'avvio del nuovo modello d'impiego.