

CONTRATTO COLLETTIVO NAZIONALE DI LAVORO PER GLI ASSISTENTI DI VOLO  
DIPENDENTI DA COMPAGNIE DI NAVIGAZIONE AEREA A PARTECIPAZIONE STATALE E PER  
GLI ASSISTENTI TECNICI DI BORDO DELL'ATI

Addì 5 febbraio 1992, in Roma

tra

l'Intersind, con la partecipazione della Società Alitalia ed ATI

e

- la FILT - CGIL
- la FIT - CISL\comparto Volo
- la UILTRASPORTI
- l'ANPAV

è stato convenuto quanto segue per il rinnovo del contratto Collettivo Nazionale di Lavoro 4 maggio 1989, da valere per gli assistenti di Volo dipendenti di Compagnie di navigazione aerea a partecipazione statale, nonché di quello da valere per gli Assistenti Tecnici di Bordo dell'ATI.

#### RELAZIONI SINDACALI

Le parti condividono la necessità di un sempre maggiore sviluppo di efficaci relazioni industriali, da attuarsi anche attraverso un articolato sistema di informazioni e di consultazione rivolto a realizzare la approfondita conoscenza da parte delle Organizzazioni sindacali dei lavoratori, nelle fasi di progettazione esecutiva, di realizzazione e verifica, degli interventi di sviluppo produttivo aventi riflessi sugli assetti occupazionali ed organizzativi delle imprese.

Le relazioni tra le aziende e le organizzazioni sindacali stipulanti si articolano nel seguente modo:

#### A) MODELLO RELAZIONALE DI INFORMAZIONE

Le parti stipulanti:

- muovendo dalla condivisa esigenza di realizzare quale momento prioritario e qualificante nei rapporti sindacali un sistema di informazione improntato sulla trasparenza e sulla tempestività nonché sul ruolo propositivo delle organizzazioni sindacali;
- allo scopo di rispondere tempestivamente alle sfide del mercato mediante miglioramenti dell'efficienza gestionale, della qualità del servizio e della produttività;
- in considerazione della necessità di assicurare lo sviluppo della capacità competitiva delle Aziende quale condizione essenziale per confrontarsi validamente con la concorrenza, attesa la progressiva globalizzazione dei mercati ed il processo di integrazione europea;
- tenuto conto del ruolo essenziale in tal senso svolto da un razionale ed efficiente assetto, in tutti i suoi livelli, del sistema di relazioni sindacali;
- ravvisano l'opportunità di realizzare il seguente modello relazionale:

Le aziende esporranno, nel corso di appositi incontri semestrali, alle organizzazioni sindacali dei lavoratori stipulanti, presenti le corrispondenti Rappresentanze Sindacali Aziendali:

- l'andamento relativo ai dati di traffico, ivi comprese indicazioni di trend dei coefficienti di occupazione e sulle principali significatrici direttrici;
- l'attività sviluppata in termini di acquisizione e/o accordi commerciali con altre imprese;
- l'andamento della produttività, del livello di efficienza e della qualità del servizio in riferimento al semestre precedente ed in rapporto con i principali concorrenti di riferimento;
- le prospettive produttive nei programmi di investimento nonché i relativi aggiornamenti dei progetti precedenti, con le prevedibili implicazioni sulla occupazione, le condizioni di lavoro, le condizioni ambientali e la sicurezza sul lavoro;
- le informazioni globali relative ai dati sull'occupazione, distinte per sesso, anche con riferimento alle diverse tipologie di contratto.

Qualora si verificassero variazioni significative relative a tali programmi e iniziative, analoga informazione sarà prevista, anche a richiesta delle rappresentanze sindacali aziendali, in un successivo incontro.

#### B) INNOVAZIONI DI CARATTERE TECNICO - ORGANIZZATIVO:

Nel caso di innovazioni di carattere tecnico-organizzativo, che comportino sostanziali modifiche all'assetto produttivo (es.: introduzione di nuove tecnologie, rilevanti modifiche degli impianti, immissione di nuovi aeromobili, etc.) ne sarà data dall'azienda preventiva comunicazione alle organizzazioni sindacali stipulanti ed alle corrispondenti Rappresentanze Sindacali aziendali cui potrà fare seguito, a richiesta di una delle parti di avanzarsi entro cinque giorni, un incontro per l'esame in ordine ai riflessi sull'occupazione, sulle figure professionali e sulle condizioni di lavoro.

Tale esame - salvo diversi accordi raggiunti tra le parti - dovrà essere condotto nei 10 giorni successivi alla richiesta stessa.

L'azienda comunque non darà luogo all'attuazione delle modifiche suddette, prima che sia trascorso il termine in parola.

Quando si pongono problemi di riconversione e ristrutturazione che comportino riqualificazione professionale o movimenti di personale tra aziende a partecipazione statale del trasporto aereo, i problemi relativi formeranno oggetto di esame tra le Organizzazioni stipulanti.

#### NOTA A VERBALE

L'Intersind, la FILT-CGIL, la FIT-CISL e la UILTRASPORTI, considerata l'opportunità di evitare qualunque sovrapposizione delle disposizioni del presente contratto con quelle del tutto autonome, contenute nel protocollo IRI 16 luglio 1986, e stante l'autonoma valenza di questo nel solo ambito delle relazioni industriali, si danno reciprocamente atto che, quanto sopra previsto ai precedenti punti A) e B) potrà essere invocato ed applicato solo quando non siano operanti per le stesse materie e con gli stessi soggetti il citato protocollo IRI che, in caso di controversia, le

procedure da applicare saranno individuate secondo le norme di garanzia contenute nello stesso Protocollo.

#### ORGANISMI PARITETICI

1. Le parti si confermano nella volontà di conferire una più accentuata valorizzazione degli organismi paritetici al fine di consolidare e sviluppare le positive esperienze di relazioni industriali già maturate, perseguendo un maggior grado di consenso e di partecipazione dei soggetti sociali agli obiettivi di efficienza gestionale e salvaguardia delle professionalità, anche attraverso l'affermazione dei diritti individuali e sindacali, in coerenza con gli obiettivi di crescita e sviluppo dell'impresa.
2. Agli effetti della presente regolamentazione, si intendono paritetici, indipendentemente dalla denominazione assunta, gli organismi composti sia da membri di nomina sindacale sia da membri di nomina aziendale.
3. Gli organismi paritetici possono sperare, in adempimento alle loro funzioni istituzionali, così come definite dalle parti stipulanti, in sede referente, in sede redigente, in sede consultiva, in rapporto alle specifiche materie di seguito riportate.
4. Le sessioni degli organismi paritetici possono essere convocate, al di fuori delle cadenze istituzionali eventualmente definite, su richiesta motivata di una delle parti.
5. Tutti i membri degli organismi paritetici, sono tenuti al rigoroso rispetto del segreto industriale in ordine a tutti i fatti, dati, procedimenti, atti, di cui vengono a conoscenza nell'espletamento del loro incarico per ciò che concerne i loro rapporti con enti estranei a quelli di rispettiva appartenenza.

#### MOLESTIE SESSUALI

Comportamenti riconducibili a forme di molestie sessuali - ritenendosi per tali quelle manifestazioni offensive per i soggetti destinatari - costituiscono violazione della dignità e dei diritti della persona. Pertanto i rapporti di lavoro saranno improntati a sensi di collaborazione e di urbanità.

Dovranno essere evitati comportamenti importuni, offensivi e insistente deliberatamente riferiti alla condizione sessuale che abbiano la conseguenza di determinare una situazione di rilevante disagio della persona cui essi sono rivolti, anche al fine di subordinare all'accettazione o al rifiuto di tali comportamenti, la modifica delle sue condizioni di lavoro.

Al fine di prevenire i suddetti comportamenti, le Aziende adotteranno le opportune iniziative, con specifico riferimento a quelle proposte dalla Commissione per le pari opportunità.

#### PARI OPPORTUNITA'

Le parti convengono sulla opportunità di realizzare, in armonia con quanto previsto dalla Raccomandazione CEE del 13 dicembre 1984, n. 635, dalla Risoluzione del Consiglio CEE del 29 maggio 1990, dalla legge 10 aprile 1991, n. 125 e dalle altre disposizioni legislative in vigore in tema di parità uomo-donna, attività di studio e di ricerca finalizzate alla promozione di azioni positive e ad individuare una effettiva parità di opportunità uomo-donna nel lavoro.

In relazione a ciò verrà costituita, nel corso della vigenza del presente contratto collettivo nazionale di lavoro, una Commissione paritetica composta da 4 membri designati dall'Intersind e 4 membri designati dalle Segreterie nazionali FILT-CGIL, FIT-CISL, Uiltrasporti e Anpav, che potranno essere assistiti rispettivamente da un pari numero di rappresentanti delle realtà aziendali, alla quale è affidato il compito di:

- a) esaminare l'andamento dell'occupazione femminile nelle Aziende sulla base di dati qualitativi e quantitativi forniti dalle stesse nell'ambito del sistema informativo vigente e nel rispetto degli adempimenti previsti dall'art. 9 della legge 10 aprile 1991 n. 125;
- b) in base allo sviluppo della legislazione nazionale e comunitaria in materia delle iniziative in tema di azioni positive eventualmente promosse in Italia e nei Paesi della CEE in applicazione della Raccomandazione CEE del 13 dicembre 1984, n. 635 e dei Programmi di azioni 82\85 e 86\90 della Comunità Europea, proporre, compatibilmente con le specifiche esigenze tecnico-produttive, sperimentazioni di azioni positive al fine di individuare e rimuovere le eventuali situazioni di cui al primo capoverso;
- c) proporre iniziative dirette a prevenire forme di molestie sessuali nei luoghi di lavoro anche attraverso ricerche sulla diffusione e le caratteristiche del fenomeno;
- d) verificare la legislazione vigente e le esperienze in materia, anche confrontandole con le situazioni nei Paesi della Comunità Europea;
- e) predisporre schemi di progetti di "Azioni positive", anche rispetto agli iter professionali.

La Commissione, presieduta a turno da un componente di parte imprenditoriale e da un componente di parte sindacale, si riunirà di norma 4 volte l'anno e invierà annualmente alle parti stipulanti un rapporto sull'attività svolta. Ognuna delle parti potrà avanzare richieste per una riunione straordinaria, con un preavviso di 15 giorni.

Sei mesi prima della scadenza del presente contratto la Commissione esaurirà il proprio compito presentando alle parti stipulanti un rapporto conclusivo, completo del materiale raccolto e degli elaborati, corredato di eventuali proposte che costituiranno oggetto di esame in occasione del prossimo rinnovo contrattuale.

#### ASPETTATIVA NON RETRIBUITA

1. Le aziende compatibilmente con le proprie esigenze operative, potrà concedere per gravi e comprovate ragioni familiari periodi di aspettativa non retribuita di durata compresa tra i 2 e 6 mesi eventualmente rinnovabile a richiesta.

L'aspettativa interromperà l'efficacia di tutti gli istituti contrattuali.

In particolare verranno interrotti, per un periodo corrispondente, tutti gli effetti che derivano dal decorso dell'anzianità relativamente ai seguenti istituti:

- passaggio di qualifica;
- indennità di volo;
- aumenti periodici;
- tredicesima mensilità;
- indennità operativa;
- ferie;
- preavviso di licenziamento e dimissioni;
- trattamento di fine rapporto.

TOSSICODIPENDENZA: modalità applicative della legge 26 giugno 1990, n. 162.

2. Le aziende, potranno concedere al lavoratore che ne faccia richiesta un solo periodo di aspettativa non retribuita secondo quanto previsto al precedente punto 1, motivata dalla comprovata necessità di assistere familiari a carico che, risultando in condizioni documentate di tossicodipendenza, effettuano terapie di riabilitazione da eseguire presso il Servizio Sanitario nazionale o presso strutture specializzate riconosciute dalle competenti Istituzioni o ancora presso sedi o comunità terapeutiche individuate dalla legge 26 giugno 1990, n. 162.
3. Le parti si impegnano a seguire le evoluzioni legislative in materia, allo scopo di consentire la tempestiva applicazione di eventuali aggiornamenti, sempreché applicabili ai Complementari di bordo.

#### FORMAZIONE PROFESSIONALE

##### DICHIARAZIONE COMUNE

Le parti confermano la comune volontà di promuovere, potenziare e sviluppare la formazione professionale nell'ambito della categoria dei complementari di bordo incentrata, in particolare, sulla valorizzazione del ruolo di promozione commerciale e dell'immagine rivestito dalla predetta categoria professionale.

Al riguardo, le parti studieranno e seguiranno l'evoluzione dell'organizzazione del lavoro delle Compagnie di riferimento a livello comunitario, affinché siano adottati nel campo della formazione, della riqualificazione professionale e dell'innovazione tecnologica gli opportuni interventi, utilizzando nella maniera più appropriata e coordinata le risorse disponibili.

##### DICHIARAZIONE AZIENDALE

In tale contesto, tutte le azioni di formazione sono finalizzate all'arricchimento e all'aggiornamento delle conoscenze professionali inerenti alle mansioni svolte dalla categoria.

Le aziende, nel convenire sulla necessità di una attenta pianificazione delle attività di formazione, realizzeranno iniziative in grado di porre i lavoratori in condizioni di rispondere più efficacemente alla necessità di un costante adeguamento professionale all'evoluzione delle esigenze del mercato e della clientela.

Tenuto conto di quanto sopra:

A decorrere dal 1992 viene istituito un momento d'incontro tra Aziende e Organizzazioni stipulanti con cadenza annuale allo scopo di confrontare dati di esperienza e scambiare utili contributi di carattere tecnico al fine di approfondire le tematiche complessive sulla formazione professionale.

In tal contesto le aziende illustreranno le iniziative e/o progetti concernenti la formazione e lo sviluppo delle risorse umane, con particolare attenzione a quelle di più recente inserimento nelle aziende del gruppo; tale processo favorirà il reciproco apprezzamento delle parti per ciò che attiene all'adeguatezza ed alla trasparenza delle metodologie perseguite.

#### SERVIZI DI BORDO, STRUTTURE E IMPIANTI

Con riferimento alle previsioni in materia di servizi, strutture e impianti di cui art. 22 lett. A punto 2) del CCNL del 4.5.89, nonché a tutti gli accordi in materia vigenti per le aziende del Gruppo e/o a lettere delle singole Aziende alle OSL, con la presente intesa le parti si danno atto di quanto segue.

Le aziende del gruppo e le OO.SS. stipulanti individuano in una corretta, tempestiva e adeguata politica del servizio l'arma vincente per contrastare e, possibilmente, anticipare le azioni commerciali della concorrenza.

A tal fine rilevano come decisivo e determinante sia da considerarsi l'apporto dell'assistente di volo inteso quale primario agente di immagine delle aziende.

Nel convenire su quanto sopra esposto le parti individuano altresì - al di là delle prassi che potessero essersi instaurate in contrario negli anni - nella tempestiva e autonoma determinazione delle aziende, attraverso gli organi a ciò preposti, la modalità naturale per procedere alla introduzione o alla modifica dei servizi di bordo e delle configurazioni degli aeromobili.

Al fine di monitorare l'andamento e le modalità di erogazione del servizio offerto e, attraverso ciò, favorire un costante miglioramento dello stesso viene istituito un osservatorio, che si riunirà con cadenza semestrale, composto pariteticamente da rappresentanti aziendali e delle Organizzazioni sindacali stipulanti.

Qualora si verificassero significativi elementi di apprezzamento, a richiesta delle parti potrà essere effettuato un incontro supplementare.

Tale organismo avrà il compito di:

- analizzare le problematiche che si fossero rivelate nelle modalità di attuazione e di erogazione del servizio di bordo;
- evidenziare elementi utili a migliorare la erogazione e la qualità del prodotto offerto;
- esaminare i dati aggregati relativi alle segnalazioni pervenute dagli AA\VV responsabili del servizio e della clientela, inerenti la qualità del servizio.

Si ritengono perciò superate tutte le intese precedentemente raggiunte in materia.

Con riferimento alla lettera inviata dalle aziende alle organizzazioni

sindacali stipulanti in data 11.5.1990 in margine all'intesa sul contratto integrativo in materia di ambiente di lavoro e relative ad alcune materie oggetto di indagine (modalità di riposo a bordo e cosiddetti generi di conforto) le parti stipulanti convengono quanto segue:

a) ad un apposito gruppo di lavoro paritetico misto tra aziende e organizzazioni sindacali stipulanti, che inizierà i lavori entro il primo trimestre 1992, con l'intervento del Responsabile delle Politiche sanitarie di gruppo, viene affidato il compito di studiare e formulare proposte in ordine alla composizione qualitativa e quantitativa dei generi di conforto messi a disposizione dalle aziende.

Il gruppo di lavoro opererà con l'obiettivo di fissare standards di sicurezza in linea con la particolare tipologia dell'attività al fine di garantire quanto più possibile l'idoneità psico-fisica del personale interessato in rapporto alle esigenze di sicurezza del volo e di tutela dei passeggeri.

Resta inteso che si dovrà in ogni caso tenere conto comunemente delle acquisizioni tecnico scientifiche in materia patrimonio delle principali compagnie europee;

b) A partire dagli MD 11 che verranno immessi in flotta dal 1 agosto 1992, l'Alitalia si impegna a realizzare posti di riposo orizzontali, in sostituzione eventuale aggiunta a posti a sedere in un numero complessivo non superiore al fabbisogno per il 50% dell'equipaggio e con una occupazione di spazi pari e compatibile con quella in atto a ciò destinata nella configurazione del suddetto aeromobile già presente nella flotta Alitalia.

La Commissione Paritetica Ambiente procederà da subito allo studio di fattibilità delle modifiche suindicate, valutando nel contempo la possibilità di suggerire idonee modifiche alle sleeperettes attualmente in uso onde superare eventuali problematiche di funzionalità che potrebbero essere emerse nel primo periodo di utilizzo delle stesse.

In occasione delle soste tecniche programmate per gli aeromobili MD 11 che prevedano tempi adeguati per la modifica in questione si provvederà progressivamente alla realizzazione delle idonee soluzioni tecniche tenuto conto dei suggerimenti della Commissione paritetica.

Alla Commissione Ambiente viene demandato lo studio e la proposizione di iniziative tendenti a migliorare le condizioni di riposo a bordo dell'aeromobile B 747.

#### LETTERA DELLE AZIENDE ALLE OSL STIPULANTI

Vi confermiamo che nel corso dei lavori per il rinnovo del CCNL per gli assistenti di volo, si è convenuto sulla opportunità di attivare in seno all'AEA, della quale l'Alitalia assume la presidenza a partire da mese di gennaio 1992, tutte quelle iniziative tendenti a favorire studi, realizzazioni e investimenti congiunti per l'acquisizione di utili elementi in ordine a eventuali incidenze delle radiazioni ionizzanti sul personale interessato.

L'azienda si riserva di proporre la condivisione dei risultati relativi con le altre categorie di personale interessato.

In particolari periodi dell'anno ed in coincidenza con sostanziali modifiche della domanda rispetto alle capacità dell'offerta su tratte e direttrici interessate da consistenti flussi di passeggeri, le aziende del

gruppo provvederanno, previa informativa alle OSL stipulanti, ad effettuare quegli scambi di linee, aeromobili ed equipaggi che fossero resi necessari e opportuni da tali evenienze.

Tale flessibilità si realizzerà con un sostanziale equilibrio fra le quantità scambiate; eventuali differenze dovranno essere contenute nella misura massima dello 0,50% delle ore di volo annue di corto\medio raggio del gruppo (Alitalia ed Ati).

Negli incontri da tenersi nell'ambito del "gruppo di Lavoro impiego" sarà fornita informazione sull'attività consuntivata riguardo a quanto sopra. Tale materia per i suoi più ampi possibili sviluppi farà parte delle aree di interesse ricomprese nel contesto del "Modello relazionale di informazione".

#### ART. 13 - ASSICURAZIONI INFORTUNI

1) La Compagnia è tenuta ad assicurare gli Assistenti di Volo contro gli infortuni conseguenti a rischi di volo, a norma dell'art. 935 cod. nav., per i seguenti capitali:

a) PER MORTE

- A\V con anzianità aziendale

superiore a 18 mesi L. 230.000.000

- A\V con anzianità aziendale

inferiore o pari a 18 mesi L. 135.000.000

b) PER INVALIDITA' PERMANENTE (GENERICA) ASSOLUTA:

- A\V con anzianità aziendale

superiore a 18 mesi L. 290.000.000

- A\V con anzianità aziendale

inferiore o pari a 18 mesi L. 160.000.000

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 i casi di invalidità permanente (generica) assoluta (punto 1-b).

Per le percentuali di invalidità pari o inferiori al cinque per cento, i capitali assicurati sono:

- A\V con anzianità aziendale

superiore a 18 mesi L. 75.000.000

- A\V con anzianità aziendale

inferiore o pari a 18 mesi L. 50.400.000

L'Assicurazione, inoltre, comprende gli infortuni subiti dagli Assistenti di Volo nei periodi contrattualmente definiti "tempo di servizio" nelle lettere a), b), c), rispettivamente del punto 1 dell'art. 3 parte specifica Alitalia e del punto 1 dell'art. 2 parte specifica Ati.

Oltre a quanto previsto al precedente comma, l'assicurazione comprende gli infortuni subiti dagli assistenti di volo 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.

2) La Compagnia assicura gli Assistenti di Volo per morte e invalidità permanenti conseguenti a malattie endemiche (tropicali) contratte dagli Assistenti di volo in dipendenza dell'attività di servizio svolti nelle aree geografiche indicate come tali dalla Organizzazione Mondiale della Sanità.

a) PER MORTE

- A\V con anzianità aziendale

superiore a 18 mesi L. 230.000.000

- A\V con anzianità aziendale

inferiore o pari a 18 mesi L. 135.000.000

b) PER INVALIDITA' PERMANENTE (GENERICA) ASSOLUTA:

- A\V con anzianità aziendale

superiore a 18 mesi L. 290.000.000

- A\V con anzianità aziendale

inferiore o pari a 18 mesi L. 160.000.000

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 i casi di invalidità permanente (generica) assoluta.

Per le percentuali di invalidità pari o inferiori al cinque per cento, i capitali assicurati sono:

- A\V con anzianità aziendale

superiore a 18 mesi L. 75.000.000

- A\V con anzianità aziendale

inferiore o pari a 18 mesi L. 50.400.000

3) Per invalidità permanente specifica (inabilità permanente al volo da infortunio) la Compagnia assicura gli Assistenti di Volo salvo che questi non abbiano diritto alla maggiore liquidazione conseguente

all'invalidità permanente (generica) assoluta o parziale, per i seguenti capitali:

- A\V con anzianità aziendale

superiore a 18 mesi L. 40.000.000

- A\V con anzianità aziendale

inferiore o pari a 18 mesi L. 30.000.000

L'assicurazione per le malattie professionali è effettuato solo in quanto obbligatoria per legge nei limiti da questa fissati.

Decorrenza dal 1 luglio 1992.

#### QUALIFICHE

Nel quadro del comune ribadito impegno volto a realizzare le condizioni per un ottimale adeguamento dell'assetto qualitativo della professionalità alle dinamiche mutevoli imposte dall'evoluzione competitiva del mercato, in considerazione dei conseguenti adattamenti dell'organizzazione del lavoro finalizzati al perseguimento di sempre più elevati livelli qualitativi del servizio, le parti convengono di valutare l'opportunità di un aggiornamento della struttura delle qualifiche.

A tale fine aziende e Organizzazioni stipulanti ritengono elemento ispiratore e qualificante la ridefinizione del ruolo dell'assistente di volo nella duplice espressione di gestione dei processi e delle risorse e di soddisfacimento delle esigenze della clientela.

Atteso quanto sopra, le parti convengono di costituire una Commissione tecnica paritetica (8 componenti designati da parte datoriale e 8 da parte sindacale) allo scopo di esaminare, sulla base dell'attuale assetto delle qualifiche, l'eventuale esistenza di elementi complessivi di professionalità che possano comportare l'opportunità di valutarne i riflessi sul sistema delle qualifiche, anche in riferimento al contesto europeo.

La Commissione tecnica inizierà i suoi lavori 12 mesi prima della scadenza del presente contratto ed esaurirà entro tale arco temporale il proprio compito presentando alle parti stipulanti un rapporto conclusivo corredato di eventuali proposte che costituiranno oggetto di esame in occasione del prossimo rinnovo contrattuale.

Le parti si danno altresì atto che la struttura delle qualifiche del personale di cabina resta comunque integralmente disciplinata dalle normative vigenti fino alla scadenza del presente CCNL.

#### PARTE SPECIFICA ALITALIA

##### PASSAGGI DI QUALIFICA

L'art. 2, parte specifica Alitalia, viene così modificato ed integrato:

A) PASSAGGIO DA ASSISTENTE DI VOLO A ASSISTENTE DI VOLO RESPONSABILE.

Ai fini dell'avvio ai corsi per l'eventuale assegnazione delle funzioni di

Assistente di volo Responsabile, l'esame della posizione - con riferimento alle esigenze organizzative aziendali - avverrà sulla base del merito individuale e delle specifiche attitudini tenendo altresì conto di almeno 8 anni di anzianità aziendale di assistente di volo a condizione che l'interessato nella qualifica abbia effettuato una attività media di almeno 350 h\volo all'anno dalla data di attribuzione della qualifica di assistente di volo, nonché nell'ultimo triennio.

Nell'arco di tempo preso in considerazione ai fini del passaggio di qualifica non verrà computato il periodo di assenza dal servizio per maternità o per infortunio sul lavoro.

Le medie di cui sopra verranno rilevate e consolidate al terzo mese (incluso) antecedente il mese in cui il corso avrà inizio.

Al termine del suddetto corso l'Assistente di volo verrà avviato a svolgere per il periodo specificato al successivo punto C le mansioni di Assistente di volo Responsabile.

Agli Assistenti di volo che non riportino un giudizio finale di idoneità verrà data comunicazione scritta e motivata.

#### B) PASSAGGIO DA A\V RESPONSABILE AD A\V RESPONSABILE DI 1^.

Ai fini dell'avvio ai corsi per l'eventuale assegnazione delle funzioni di Assistente di volo Responsabile di 1^, l'esame della posizione - con riferimento alle esigenze organizzative aziendali - avverrà sulla base del merito individuale e delle specifiche attitudini tenendo altresì conto di almeno 2 anni di anzianità nella qualifica di Assistente di volo Responsabile e a condizione che l'interessato abbia effettuato un attività media di almeno 350 h\volo all'anno dalla data di attribuzione della qualifica di Assistente di volo Responsabile, ovvero nell'ultimo triennio.

Nell'arco di tempo preso in considerazione ai fini del passaggio di qualifica non verrà computato il periodo di assenza per maternità o per infortunio sul lavoro.

Le medie di cui sopra verranno rilevate e consolidate al terzo mese (incluso) antecedente il mese in cui il corso avrà inizio.

Al termine del suddetto corso verrà emesso un giudizio circa la idoneità a svolgere per il periodo specificato al successivo punto C le mansioni di Assistente di Volo Responsabile di 1^.

Agli Assistenti di Volo che non riportino un giudizio finale di idoneità verrà data comunicazione scritta e motivata.

#### C) PERIODO DI FUNZIONI COME ASSISTENTE DI VOLO RESPONSABILE E ASSISTENTE DI VOLO RESPONSABILE DI 1^.

L'assistente di volo chiamato a svolgere mansioni di assistente di volo responsabile e a\v Responsabile di 1^:

- a) per 9 mesi consecutivi durante i quali abbia totalizzato almeno 300 ore di volo.
- b) oppure per almeno 600 ore di volo, anche in più riprese, purché nell'arco di 24 mesi dall'assegnazione delle funzioni ha diritto al passaggio alla qualifica superiore, purché al termine di tali periodi abbia riportato un giudizio di idoneità: in caso invece di

esito negativo verrà dato all'interessato comunicazione scritta e motivata:

- nell'arco di 24 mesi sopra preso in considerazione non verrà computato il periodo di assenza dal servizio per maternità sopraggiunta durante il periodo di funzioni.

Durante lo svolgimento delle mansioni relative alla qualifica superiore, all'assistente di volo verrà corrisposta l'indennità oraria di volo relativa alla qualifica superiore.

Agli assistenti di volo che abbiano superato positivamente il periodo di funzioni verrà riconosciuta la decorrenza di qualifica come segue:

- per i casi di cui al punto a), dalla data di inizio delle funzioni, con relativa differenza di stipendio;
- per i casi di cui al punto b), con 9 mesi di retroattività dalla data di passaggio alla qualifica superiore, con relativa differenza di stipendio.

In caso di esito negativo del periodo di funzioni, verrà invece attribuita la sola differenza di stipendio per il periodo di effettivo svolgimento delle mansioni superiori.

D) PASSAGGIO DA A\V RESPONSABILE DI 1^ A CAPO CABINA PRINCIPALE.

#### 1) Corso di addestramento

Ai fini dell'avvio ai corsi per l'eventuale assegnazione delle funzioni di Capo Cabina principale, l'esame della posizione - con riferimento alle esigenze organizzative aziendali - avverrà sulla base del merito individuale e delle specifiche attitudini tenendo altresì conto dell'esperienza professionale maturata.

Al termine del suddetto corso verrà emesso un giudizio circa la idoneità a svolgere per il periodo specificato al successivo punto le 2 mansioni di Capo Cabina Principale.

Agli assistenti di volo che non riportino un giudizio finale di idoneità verrà data comunicazione scritta e motivata.

#### 2) Periodo di funzioni

L'assistente di volo responsabile di 1^ chiamato a svolgere mansioni di capo cabina principale per 6 mesi consecutivi ha diritto al passaggio a tale qualifica se tale periodo verrà superato positivamente; in tal caso verrà attribuita la qualifica superiore dalla data di inizio con relativa differenza di stipendio. Se invece il periodo di funzioni non venisse superato positivamente, verrà attribuita la sola differenza di stipendio per il periodo di effettivo svolgimento delle mansioni superiori.

Durante lo svolgimento delle mansioni relative alla qualifica superiore, all'assistente di volo verrà corrisposta l'indennità erariale di volo relativa alla qualifica superiore.

Agli Assistenti di volo responsabili di 1^ che riportino un giudizio negativo al termine del periodo di funzioni, verrà data comunicazione scritta e motivata.

## CHIARIMENTO APPLICATIVO ALL'ART. 2 - PASSAGGI DI QUALIFICA

Per la durata del vigente CCNL, i criteri di individuazione degli assistenti di volo da avviare ai corsi per l'assegnazione delle funzioni di responsabile "sulla base del merito individuale e delle specifiche attitudini"; si applicheranno al 25% del numero degli assistenti di volo necessari per far fronte alle esigenze organizzative aziendali; tale percentuale sarà del 50% per gli assistenti di volo "Responsabili" da avviare ai corsi per l'assegnazione delle funzioni di "Responsabile di prima".

Per la restante parte dei passaggi alle qualifiche sopra indicate, durante tale periodo si applicheranno i criteri di individuazione stabiliti dalla precedente normativa.

## PARTE SPECIFICA ALITALIA

### ART. 3 - ORARIO DI LAVORO - TEMPO DI SERVIZIO - TEMPO DI VOLO.

1. Il tempo di servizio comprende il periodo durante il quale l'assistente di volo è impegnato in una attività assegnatagli dalla azienda cioè, il tempo impiegato:

- a) dalla presentazione al campo a 30' dopo l'ultimo atterraggio oppure alla cancellazione del volo;
- b) il tempo durante il quale l'assistente di volo è impegnato in corsi di addestramento e/o informazione;
- c) come riserva al campo;
- d) per soste a terra inferiori a 7 ore o superiori a 7 ore qualora non vi siano adeguate possibilità di riposo.
- e) in servizio di accompagnamento per assistenze particolari a passeggeri.

Le 7 ore devono intendersi al netto del servizio precedente l'inizio del volo (pari a 60' prima per i voli internazionali e 45' prima per i voli nazionali) e successivo al termine del volo stesso (30' dopo l'ultimo atterraggio). L'azienda ha la facoltà di richiedere che i tempi di presentazione in aeroporto per gli equipaggi impiegati sugli aeromobili wide bodies siano anticipati di mezz'ora rispetto ai tempi di presentazione sopra indicati.

Tale anticipo verrà indicato negli avvicendamenti stagionali ed eventuali successivi aggiornamenti.

Nel caso di attività non ricompresa negli avvicendamenti ne verrà data tempestiva comunicazione agli assistenti di volo interessati.

Il suddetto anticipo viene considerato esclusivamente ai fini del limite di servizio mensile, dando luogo alla corresponsione agli assistenti di volo interessati di un compenso pari a 1 ora e mezza di indennità di servizio straordinario.

Limitatamente a specifici voli nazionali in partenza da Roma i tempi di presentazione in aeroporto potranno essere anticipati di 15'; tale anticipo, sarà indicato negli avvicendamenti stagionali ed eventuali successivi aggiornamenti e verrà computato ai fini dei limiti di servizio

giornaliero.

Il tempo impiegato come riserva a domicilio viene computato per il 50%, unicamente ai fini del limite massimo mensile di servizio.

2. Il tempo di volo va calcolato dal momento in cui l'aereo si sposta dalla piazzola di carico fino al momento in cui l'aereo si arresta sulla piazzola di scarico.

3. I tempi massimi di servizio e di volo sono fissati nelle seguenti misure:

A) VOLI A CORTO-MEDIO RAGGIO

a) i tempi massimi di servizio e di volo nelle 24 ore consecutive in fase di programmazione, in rapporto al numero di tratte continuative previste ed all'orario di inizio servizio, sono fissati nelle seguenti misure:

N. TRATTE CONT. IN SERVIZIO	ORARIO INIZIO SERVIZIO LT.				
	06,00\06,59 VOLO\SERV.	07,00\12,59 VOLO\SERV.	13,00\17,59 VOLO\SERV.	18,00\23,59 VOLO\SERV.	24,00\05,59 VOLO\SERV.
1	07,30\10,30	08,00\12,00	08,00\12,00	07,30\11,00	07,30\10,30
2	07,30\10,30	08,30\12,00	08,00\12,00	07,30\11,00	07,30\10,30
3	07,00\10,30	08,00\12,00	08,00\12,00	07,00\11,00	06,30\10,30
4	06,30\10,30	08,00\12,00	07,30\12,00	06,30\11,00	05,30\10,30

NOTA: Per attività non continuativa nelle 24 ore consecutive valgono i limiti stabiliti dall'Autorità governativa a tutela della sicurezza della spedizione (08,00 ore volo\13,00 ore servizio complessive) indipendentemente dal numero delle tratte.

b) gli altri tempi massimi di servizio e di volo sono così fissati:

	SERVIZIO	VOLO
- su 7 giorni	ore 56	-
- su 15 giorni	-	ore 45
- su 1 mese	ore 166	ore 70 in program. ore 75 in effet.

NOTA: Ad ogni singolo assistente di volo che si renda disponibile, potrà essere programmata un'attività mensile superiore alle 70 ore, fino ad un massimo di 75.

L'azienda si riserva di verificare l'entità delle risorse resesi disponibili allo scopo di valutare il livello di apprezzabilità in relazione alle esigenze e di stabilire con le OSL firmatarie gli eventuali conseguenti correttivi.

Chiarimento a verbale

In ordine ai casi di superamento in effettuazione del limite di volo mensile di programmazione l'azienda si impegna a comunicare alle RSA, in apposito incontro, il consultivo trimestrale, con dettaglio di casistica e motivazioni.

B) VOLI A LUNGO RAGGIO

LIMITI DI IMPIEGO IN PROGRAMMAZIONE NELLE 24 ORE CONSECUTIVE PER VOLI A LUNGO RAGGIO

A\M A.300

N. TRATTE CONTINUATIVE IN SERVIZIO	VOLO	SERVIZIO
1	Autonomia a\m A300	13,00
2	10,30	13,00

A\M B747

N. TRATTE CONTINUATIVE IN SERVIZIO	VOLO	SERVIZIO
1	12,30	14,30
2	12,30	15,00

A\M MD11

N. TRATTE CONTINUATIVE IN SERVIZIO	VOLO	SERVIZIO
1	Autonomia a\m MD11	Autonomia a\m MD11 + 3 ore
2	13,00	16,00

Sia in programmazione che in effettuazione, nell'ambito di avvicendamenti operati con più di un a\m, si applicano i limiti di volo e di servizio relativi alla macchina con cui si effettua il volo.

Per attività superiore a 2 tratte, valgono i rispettivi limiti di volo e di servizio indicati nella tabella dei voli a corto\medio raggio.

Gli altri tempi massimi di servizio e di volo sono così fissati:

	SERVIZIO	VOLO
- su 7 giorni	ore 56	-
- su 15 giorni	-	ore 55
- su 1 mese	ore 166	ore 85 in programm. ore 90 in effet.

NOTA: Ad ogni Assistente di volo che si renda disponibile, potrà essere programmata un'attività mensile superiore alle 85 ore, fino ad un massimo di 90.

L'azienda si riserva di verificare l'entità delle risorse rese disponibili allo scopo di valutare il livello di apprezzabilità in relazione alle esigenze e di stabilire con le OSL firmatarie gli eventuali conseguenti correttivi.

All'A\V che sia dislocato in sosta all'estero si applica in programmazione ed in effettuazione il limite mensile e come tali retribuite.

Premesso che a proposito dei limiti di impiego riportati nei precedenti punti, il numero delle tratte si intende "in servizio".

- Al trasferimento in fuori servizio, senza precedente o successiva attività funzionalmente collegata, si applica il limite di 16 ore; per l'invio\rientro per eventi imprevisti e collegati all'operativo (quali malattie, dirottamenti, cause meteorologiche) non si applicano limiti. Ai fini della ripresa del servizio sarà concesso un periodo di riposo pari al doppio delle ore volate con un minimo di 8 ore. Se la fruizione del riposo secondo tali modalità comportasse l'impossibilità di garantire la partenza del volo con equipaggio completo, in tal caso trovano attuazione le norme in vigore relativamente all'equipaggio incompleto da fuori sede;
- per quanto riguarda il trasferimento in fuori servizio collegato funzionalmente ad attività di linea, il tempo di trasferimento in volo viene computato al 100%. In deroga a quanto precede, limitatamente ai voli ROM\MXP\LAX e ROM\MXP\TYO, le cui tratte ROM\MXP saranno effettuate in trasferimento fuori servizio collegato funzionalmente alla tratta MXP\LAX o alla tratta MXP\TYO, il tempo di presentazione non verrà computato ai fini dei limiti giornalieri di servizio. In tali circostanze all'assistente di volo verrà corrisposto un importo pari a 16 ore di servizio straordinario.

Rimane comunque fissato il computo al 50%, ai soli fini dei limiti di servizio giornalieri per l'invio\rientro in sosta nelle basi all'estero, per tutte quelle situazioni nelle quali, per ragioni logistiche, locali, di opportunità, di sicurezza, sia necessario effettuare comunque il trasferimento in fuori servizio dell'equipaggio. In quest'ultimo caso ai fini amministrativi il computo sarà al 100%.

5.a) La partenza dello scalo di armamento è predisposta dall'azienda con equipaggio di cabina al completo sulla base degli accordi vigenti.

La partenza sarà comunque garantita qualora mancasse un elemento al numero dei componenti dell'equipaggio predisposto dall'azienda in situazioni eccezionali conseguenti a:

- indisponibilità di un assistente di volo per cause non dipendenti dall'azienda; ciò sia per indisponibilità verificatasi dopo la formalizzazione (firma) dell'avvenuta presentazione in servizio sia per eventi imprevedibili e incontrollabili, riconducibili alla responsabilità dell'assistente di volo, di cui l'azienda abbia conoscenza in tempi insufficienti a consentire la sostituzione della risorsa.

Per i voli a corto\medio raggio, le disposizioni di cui sopra sono applicabili qualora non siano disponibili assistenti di volo in servizio di riserva al campo, reintegrando la composizione dell'equipaggio ove

possibile.

- b) Dopo la partenza del volo e in ogni caso da scali diversi da quello di armamento, nell'eventualità di equipaggio incompleto a causa di eventi imprevedibili, verrà comunque assicurato il completamento della linea.
- c) Nei casi di cui alle precedenti lettere a) e b), qualora risulti mancante un solo assistente di volo, verrà assicurata l'effettuazione di tutti i servizi previsti; a tal fine l'assistente di volo responsabile del servizio di bordo specifica attenzione per realizzare il miglior svolgimento dell'attività dell'equipaggio di cabina.

Nel caso di cui alla precedente lettera b), qualora risulti mancante più di un assistente di volo, verrà assicurato l'espletamento del servizio, secondo le direttive impartite dall'azienda sulla materia: al riguardo, l'assistente di volo responsabile del servizio di bordo procederà, ove necessario, al riequilibrio dell'attività e dei servizi, mantenendo i previsti collegamenti con il comandante.

#### NOTA

In relazione a quanto previsto dal 2° comma della lettera a) del presente punto, l'azienda comunicherà alle R.S.A., con cadenza trimestrale, il consultivo dei casi verificatisi, corredati dai relativi fattori causali aggregati per fattispecie, con particolare riferimento agli "eventi imprevedibili e incontrollabili".

#### 6. COMPLETAMENTO DEL TURNO DI VOLO GIORNALIERO

In relazione all'esigenza di salvaguardare le garanzie a favore dell'utenza nelle circostanze operative imprevedibili che determinano alterazioni del regolare svolgimento della spedizione, l'equipaggio è tenuto ad assicurare il completamento del turno giornaliero in considerazione dell'unitarietà della spedizione - nel rispetto dell'omogeneità dell'equipaggio - fino ai limiti stabiliti dall'Autorità governativa a tutela della sicurezza della spedizione stessa, validi per l'effettuazione del volo oltre i valori limite di programmazione riportati nelle tabelle di impiego. In partenza da Roma i limiti stabiliti dalla Autorità governativa trovano applicazione una volta iniziato il volo (v. art. 3 punto 2. CCNL AA\VV).

- In partenza da Roma, una volta iniziato il servizio, i limiti di servizio massimi programmabili potranno essere estesi di 3 ore, qualora sia previsto per cause tecniche\operative il superamento dei limiti stessi.

Limitatamente agli impieghi di lungo raggio, qualora il tempo di volo programmato in partenza da Roma non superi le 9 ore (inizio servizio l. t. 24,00\05,59), le 9.15 ore (inizio servizio l.t. 07,00\17,59), il limite di servizio sarà rispettivamente di 15.30, 16.15 o 16.30 ore.

- Qualora il superamento dei limiti di servizio massimi programmabili sia previsto per attività successiva ad un transito sullo scalo di armamento, l'assistente di volo dovrà comunicare, ove possibile, l'eventuale richiesta di sostituzione in tempo utile ad evitare penalizzazioni alla puntualità\regolarità dei voli.
- Per l'aeromobile MD11 i limiti di servizio in partenza da Roma, una volta iniziato il servizio, restano fissati in 19 ore; in presenza di eventi eccezionali, non riconducibili alla volontà dell'azienda, in cui sia

prevedibile il superamento dei limiti di servizio consentiti, vale quanto previsto nelle intese intercorse il 5 febbraio 1992, fatta salva la volontarietà dell'assistente di volo, che verrà espressa in termini irrevocabili al manifestarsi dell'evento.

#### 7.a) AVVICENDAMENTI STAGIONALI

In merito agli avvicendamenti stagionali, l'azienda predisporrà i relativi schemi in accordo alla normativa di impiego.

Tali schemi saranno comunicati al Gruppo di lavoro impiego di cui al successivo punto 9. dai 50 ai 60 giorni prima dell'entrata in vigore degli stessi.

L'eventuale superamento delle normative contrattuali sarà oggetto di preventivo accordo tra le parti stipulanti.

- b) la programmazione degli avvicendamenti seguirà il criterio di consentire agli assistenti di volo il maggior tempo libero in sede, tenuto conto della ottimizzazione dell'impiego delle risorse.
- c) i turni di servizio sono mensili e sono predisposti in modo da garantire un conveniente periodo di riposo;
- d) il turno mensile di servizio deve essere comunicato almeno 7 giorni prima dell'inizio, salvo il caso motivato di eccezionali inderogabili esigenze;
- e) l'azienda programmerà i turni mensili con l'obiettivo di attribuire gli avvicendamenti in modo perequato, avuto riguardo all'entità dei giorni d'impiego da Roma effettivamente disponibili da parte di ciascun assistente di volo.

Per i voli a lungo raggio la suddetta programmazione avrà come termine di riferimento tutti gli avvicendamenti previsti.

A tale proposito l'Alitalia, compatibilmente con tale criterio di programmazione, assegnerà nei turni mensili tra un avvicendamento diretto ad EST (con esclusione di avvicendamenti che si svolgono interamente nell'area compresa da Europa e Medio Oriente) e un avvicendamento diretto ad OVEST o viceversa, avvicendamenti operati per meridiani: (es. linee sull'Africa) oppure un intervallo di tre giorni non lavorativi (es. riposi contrattuali, ecc.). In tale contesto l'azienda potrà particolare attenzione nella programmazione di voli che comportino differenze di fusi geografici superiori a nove.

Per l'impiego sulle suddette linee non conseguente a programmazione sul turno mensile, l'azienda assegnerà, in alternativa ad avvicendamenti operanti per meridiani, un intervallo minimo di 72 ore non lavorative.

8. Le variazioni del servizio che comportino, per il primo giorno nel quale si verifica la variazione, un orario di partenza da Roma anticipato rispetto al turno che si modifica, debbono essere comunicate all'assistente di volo con un preavviso di almeno 72 ore.

Per ogni notifica di tali variazioni effettuata con preavviso inferiore a 72 ore, verrà corrisposta all'interessato un importo pari ad 1 ora di servizio straordinario: tale importo sarà elevato a 2 ore di servizio straordinario nel caso di preavviso inferiore a 10 ore; il preavviso comunque non potrà essere inferiore a 6 ore.

Tra le variazioni sopra indicate, non sono sottoposte alla normativa di cui innanzi quelle derivanti:

- a) dall'accoglimento di richieste specifiche avanzate da tutti gli assistenti di volo che vengono ad essere implicati nelle variazioni;
- b) dall'accoglimento di richieste avanzate dalle Organizzazioni sindacali firmatarie nei riguardi di tutti gli interessati;
- c) da ripresa dal servizio successiva a malattia od infortunio;
- d) da impiego nel corso della riserva.

#### A) LUNGO RAGGIO

In merito alle variazioni conseguenti a cancellazioni, ritardi, modifiche del tipo di aeromobile si prevedono le seguenti normative:

##### 1. VOLO IN PARTENZA DALLA BASE DI ARMAMENTO CON A\V ANCORA A DOMICILIO:

all'A\V potrà essere assegnato - nel medesimo giorno nel quale si verifica la variazione - un impiego alternativo, compreso un servizio di riserva, che lo impegni al massimo per lo stesso numero di giorni del turno originario qualora il volo originariamente assegnato venga cancellato e subisca una modifica del tipo di aeromobile che non consenta l'impiego dell'A\V titolare.

##### 2. VOLO IN PARTENZA DALLA BASE DI ARMAMENTO CON A\V AL CAMPO:

Qualora il volo originariamente assegnato venga cancellato o subisca un ritardo con prevedibile superamento dei limiti giornalieri o subisca una modifica del tipo di aeromobile che non consentano l'impiego dell'A\V titolare, a quest'ultimo potrà essere comunicata, entro 60' dalle cause sopra indicate, l'assegnazione - nel medesimo giorno - di un impiego alternativo che lo impegni non oltre i limiti giornalieri programmabili - previsti nel presente articolo - nonché, al massimo, per lo stesso numero di giorni del turno originario.

Qualora non venga assegnato un impiego nello stesso giorno, all'A\V verrà assegnato un servizio di riserva a decorrere dal giorno successivo.

In relazione a quanto precede all'assistente di volo non saranno assegnate variazioni del turno che comportino soste in località con sostanziali diversità di condizioni climatiche: da zone fredde o temperate a zone tropicali o equatoriali e viceversa oppure in medesime località temperate ma con climi stagionalmente opposti (esclusivamente inverno\estate e viceversa).

##### 3. VOLO IN PARTENZA DALLA BASE DI ARMAMENTO: CANCELLAZIONE, RITARDO, MODIFICA DEL TIPO DI A\M IN CASO DI AVVICENDAMENTI BREVI:

l'A\V titolare di un avvicendamento di breve durata (fino ad un massimo di 4 giorni di avvicendamento) al quale non sia stato possibile assegnare, nello stesso giorno di partenza previsto dal turno originario, altro turno di uguale durata, potrà essere impiegato il giorno successivo su altro avvicendamento o potrà essere assegnato ad un servizio di riserva.

L'eventuale riposo non goduto sarà assegnato al rientro del volo e comunque nel mese, salvo i casi in cui la riassegnazione non possa che essere effettuata nel mese successivo.

E' facoltà dell'A\V di richiedere il godimento entro il secondo mese successivo.

#### 4. VARIAZIONE DI TURNO FUORI DALLA BASE DI ARMAMENTO:

All'A\V potrà essere assegnato un impiego alternativo che comporti lo spostamento di eventuali riposi programmati nei giorni successivi. In tal caso i riposi eventualmente non goduti saranno assegnati al rientro del volo e comunque nel mese, salvo i casi in cui la riassegnazione non possa che essere effettuata nel mese successivo. E' facoltà dell'assistente di volo di richiedere il godimento entro il mese successivo.

Nei casi previsti al comma precedente sarà attribuito un giorno di riposo aggiunto che potrà, a scelta dell'A\V, essere retribuito.

L'impiego alternativo potrà essere assegnato con le seguenti modalità:

- per gli AA\VV interessati alla variazione operativa nella fase di rientro verrà assegnato un servizio di volo che, indipendentemente dal numero delle tratte, sia in avvicinamento su Roma;
- per gli AA\VV interessati alla variazione operativa nella fase di allontanamento dalla base di armamento verrà assegnato un servizio di volo che, indipendentemente dal numero delle tratte, sia in allontanamento dalla base stessa.

In relazione a quanto precede, all'assistente di volo non saranno assegnate variazioni del turno che comportino soste in località con sostanziali diversità di condizioni climatiche: da zone fredde o temperate a zone tropicali o equatoriali e viceversa oppure in medesime località temperate ma con climi stagionalmente opposti (esclusivamente inverno\estate e viceversa).

#### b) MEDIO RAGGIO

La Compagnia - nella casistica di seguito riportata - potrà procedere a variazioni di turno o di linee facenti parte di avvicendamenti programmati; in sede le variazioni potranno comportare il superamento del numero complessivo di tratto programmato soltanto a parità di ore di volo o il superamento delle ore di volo programmate soltanto a parità del numero di tratte, nello stesso numero di giorni:

##### 1. VOLO IN PARTENZA DALLA BASE DI ARMAMENTO CON A\V ANCORA A DOMICILIO:

All'A\V, qualora il volo originariamente assegnato venga cancellato o subisca una modifica del tipo di a\m che non consenta l'impiego dell'A\V titolare, potrà essere assegnato un avvicendamento alternativo, compreso un servizio di riserva, che impegni al massimo lo stesso numero di giorni del turno originario, assicurando altresì il rispetto della programmazione seguente.

##### 2. VOLO IN PARTENZA DALLA BASE DI ARMAMENTO CON A\V AL CAMPO:

All'A\V, qualora il volo originariamente assegnato venga cancellato o subisca un ritardo con prevedibile superamento dei limiti giornalieri o subisca una modifica del tipo dell'a\m che non consentano l'impiego dell'A\V titolare, potrà essere comunicata, entro 60' dalle cause sopra indicate, l'assegnazione - nel medesimo giorno nel quale si verifichi la cancellazione - di un impiego alternativo che impegni al massimo lo stesso numero di giorni del turno originario oppure singoli voli facenti parte di

un altro avvicendamento programmato, procedendo, qualora possibile, al successivo reinserimento nell'avvicendamento originario, assicurando altresì il rispetto della programmazione seguente.

3. RIENTRO RITARDATO DI UN A\V CHE DEVE OPERARE ALTRO VOLO IN TRANSITO SULLA BASE DI ARMAMENTO, O CANCELLAZIONE DEL VOLO IN TRANSITO O MODIFICA DEL TIPO DI A\M:

All'A\V potrà essere comunicata entro 60' l'assegnazione di un impiego alternativo che impegni al massimo lo stesso numero di giorni del turno originario, assicurando altresì il rispetto della programmazione seguente.

4. MODIFICA DI AVVICENDAMENTO CON A\V IN SERVIZIO PRESSO UNO SCALO PERIFERICO:

All'A\V potrà essere assegnato un impiego alternativo rispetto all'avvicendamento originario purché la variazione sia motivata dalle seguenti ragioni: tecniche, meteorologiche, agitazioni sindacali di altre categorie, cancellazioni di voli, legature per cambio di avvicendamenti, variazioni del programma operativo, chiusura e/o riapertura di aeroporti.

Qualora per i predetti motivi operativi non sia possibile assicurare un turno che impegni al massimo lo stesso numero di giorni del turno originario, il riposo eventualmente spostato sarà riassegnato al rientro del volo o comunque nel mese, salvo i casi in cui la riassegnazione non possa che essere effettuata nel mese successivo. E' facoltà dell'A\V di richiedere il godimento entro il secondo mese successivo.

Nei casi previsti al comma precedente sarà attribuito un giorno di riposo aggiuntivo, che potrà, a scelta dell'A\V, essere retribuito.

Limitatamente ai casi di rientro in sede e a seguito di "variazioni operative", potrà essere assegnata in operativo una 5° tratta in fuori servizio.

9. GRUPPO DI LAVORO "IMPIEGO"

E' costituito, in sede consultiva, un gruppo di lavoro con la partecipazione di 4 assistenti di volo (1 per ciascuna organizzazione) designati dalle OSL stipulanti e di 4 rappresentanti delle strutture aziendali interessate, che procederà con cadenza bimestrale all'esame delle problematiche che si fossero eventualmente riscontrate nell'impiego in attività di linea e formulerà suggerimenti idonei a migliorare l'efficienza complessiva; in particolare il gruppo di lavoro potrà proporre al competente Ente aziendale modifiche volte al superamento della criticità e/o anomalie eventualmente evidenziate durante lo svolgimento delle suddette attività di linea, quali risultanti dall'applicazione degli avvicendamenti stagionali.

In tale sede inoltre l'azienda fornirà i consultivi individuali, relativi agli avvicendamenti posti sotto controllo, su base semestrale entro i mesi di agosto e febbraio, ai fini di una verifica dell'attuazione dei criteri suesposti e dei problemi eventualmente derivanti.

Saranno altresì fornite informazioni dettagliate circa eventuali superamenti dei limiti massimi di programmazione giornalieri e mensili.

CHIARIMENTO APPLICATIVO

- Per l'utilizzazione nel mese dell'assistente di volo capo cabina principale e dell'assistente di volo responsabile di 1^ in voli a lungo raggio (assistente di volo responsabile lungo raggio fino al 30 giugno 1986) e voli a corto\medio raggio, i limiti mensili di volo sono determinati mediante un riproporzionamento tra i limiti dei voli a lungo raggio e i limiti di quelli a corto\medio raggio sulla base di una media ponderale (per quanto concerne l'assistente di volo responsabile di 1^, l'utilizzazione sopra richiamata si applica all'assistente di volo responsabile di 1^ inserito nel lungo raggio.)
- Per l'utilizzazione nel mese degli assistenti di volo, degli assistenti di volo responsabili e degli assistenti di volo responsabili di 1^ in voli a lungo raggio e\o in voli a corto\medio raggio, limitatamente all'aeromobile A300, verranno adottati gli stessi criteri del comma precedente.
- I chiarimenti di cui sopra e le conseguenze operative rimangono condizionati, per quanto rilevi, alle modalità di attuazione comunemente individuate dalle parti per l'impiego sperimentale del responsabile di 2^ in luogo del CCP sui voli a corto\medio raggio operati con a\m A300.

#### NOTA

Per il servizio di riserva, comprensivo della precedente procedura per l'impiego "a disposizione" - che viene abrogata - si fa riferimento agli accordi specifici in merito.

#### COMPLETAMENTO DEL TURNO GIORNALIERO

Nei casi in cui il completamento del turno giornaliero abbia comportato il superamento delle 16 ore di servizio continuativo, all'assistente di volo verrà corrisposto per ogni ora di servizio prestata oltre le 16 ore e fino alle 18 ore un importo pari all'aliquota oraria dell'indennità di servizio straordinario giornaliero moltiplicato per 8; oltre la 18^ ora per ogni mezz'ora sarà corrisposto un importo pari all'aliquota oraria dell'indennità di servizio straordinario giornaliero moltiplicato per 6.

Per la liquidazione di tale compenso i tempi fino a 15 minuti si arrotondano a 15 minuti e quelli superiori a 15 minuti si arrotondano a 30 minuti.

#### SETTORI DI IMPIEGO

Gli assistenti di volo sono impiegati in due settori:

- settore lungo raggio (AM 747 E MD11)
- settore corto e medio raggio (AM MD80 E DC9)

Sull'aeromobile A300 saranno impiegati assistenti di volo dell'uno e dell'altro settore, secondo il seguente criterio:

- quando l'impiego programmato per una o due tratte supera i limiti della

tabella per voli a corto\medio raggio, si applicano i limiti per voli a lungo raggio impiegando gli assistenti di volo del relativo settore lungo raggio;

- quando il numero delle tratte è superiore a 2 si applicano i limiti della tabella per voli a corto\medio raggio.

Resta confermata la possibilità di utilizzo di tutti gli aeromobili su qualunque direttrice, con normative di impiego degli assistenti di volo individuate secondo le caratteristiche contrattuali applicabili.

#### VERBALE DI ACCORDO

Tra Alitalia

e

Filt-Cgil\Comparto volo, Uiltrasporti e Anpav

si è convenuto quanto segue:

Nell'ambito dei limiti giornalieri L\R, le parti confermano la programmabilità dell'attuale avvicendamento della linea per KUWAIT nelle modalità in essere nonché la vigenza dei precedenti accordi per LAGOS.

Resta inoltre inteso che l'attuale volo TYO\MXP si effettuerà in deroga ai limiti giornalieri L\R.

Roma, 5 febbraio 1992.

#### LETTERA DA ALITALIA A OSL STIPULANTI

Con riferimento alle modalità di applicazione della norma relativa al completamento del turno giornaliero, vi precisiamo che, in tutte le circostanze in cui sia prevedibile il superamento dei limiti di servizio consentiti - fatto salvo pertanto, nel computo di tale superamento, quanto previsto al punto 6 dell'art. 3 del vigente CCNL ed in applicazione del principio dell'omogeneità dell'equipaggio - l'assistente di volo responsabile al fine di garantire il rispetto dello standard dei servizi e dei livelli di assistenza ai passeggeri, di concerto con il Comandante, ottimizzerà il riposo dei componenti l'equipaggio.

In considerazione di quanto sopra, una volta iniziato il volo (v. art. 3 punto 2 CCNL AA\VV) e allorché sia certa la previsione del superamento della diciottesima ora di servizio continuativo, il responsabile, fatto salvo quanto sopra esposto, evidenzierà al comandante la eventuale necessità - trascorso tale limite - di porre fuori servizio uno o più assistenti di volo che ne facessero richiesta, i quali saranno comunque tenuti ad assicurare lo svolgimento dei compiti di emergenza e pronto soccorso.

#### LETTERA DA OSL STIPULANTI AD ALITALIA

Le Osl firmatarie del CCNL assistenti di volo, in ordine ai programmi operativi aziendali ed alla loro futura espansione, su cui l'azienda si impegna altresì a fornire specifico dettaglio, dichiarano la disponibilità alla programmazione\effettuazione di impieghi con tempo di servizio

programmato superiore a 13 ore e 30 minuti con due tratte continuative internazionali. Allo scopo l'azienda comunicherà il programma delle nuove linee per verificare con le scriventi OSL le modalità di effettuazione dei servizi sulla tratta individuata dal minore tempo di volo. In relazione a quanto sopra, si prende altresì atto della vostra conferma circa la programmazione della linea sotto indicata dalla primavera 1992:

SYD - MEL - BKK

Roma, 5 febbraio 1992.

#### LETTERA DA ALITALIA A OSL STIPULANTI

Nel prendere atto della vostra lettera del 5 febbraio 1992 ed alle disponibilità in essa contenute, vi confermiamo che, per gli assistenti di volo impiegati in servizio con due tratte continuative internazionali, le ore di volo effettuate complessivamente in tali occasioni verranno moltiplicate per il coefficiente 2 e così computata ai fini del raggiungimento del limite mensile, fatta eccezione per gli assistenti di volo dislocati in base estera per i quali il computo sarà limitato esclusivamente ai fini amministrativi.

Vi confermiamo inoltre che si provvederà a non programmare linee con tali caratteristiche più di una volta al mese per ogni assistente di volo, escludendo la contiguità fra due eventuali programmazioni mensili, fatta eccezione per quelle operate da equipaggi dislocati in base estera e che l'effettuazione delle linee stesse avverrà in omogeneità con gli equipaggi di condotta.

Roma, 5 febbraio 1992.

#### LETTERA DA OSL STIPULANTI AD ALITALIA

Fermo restando quanto previsto al punto 3 lettera A) dell'art. 3 del vigente CCNL concernente la possibilità di garantire dalla base di armamento la partenza del volo anche in caso di equipaggio incompleto, vi riconfermiamo la non applicabilità della norma suddetta in caso di astensione dal lavoro a causa di agitazioni proclamate dalle scriventi organizzazioni sindacali stipulanti.

#### LETTERA ALITALIA A OSL STIPULANTI

L'azienda, con riferimento alla portata e alle potenzialità delle norme vigenti, compatibilmente con le esigenze tecnico-organizzative, effettuerà la programmazione dell'impiego degli assistenti di volo assegnati al corto medio raggio, tenendo a contenere nei turni mensili individuali l'impiego massimo continuativo di durata pari a 6 giorni.

La durata massima degli avvicendamenti operanti per le direttrici Europa e Bacino Mediterraneo sarà di 5 giorni.

#### LETTERA DA ALITALIA A OSL STIPULANTI

In riferimento alla lettera da Alitalia a OSL stipulanti del 14.12.1984 vi confermiamo che il suo contenuto si intende aggiornato sulla base dei nuovi

limiti introdotti dalla normativa contrattuale in vigore dal 5 febbraio 1992.

A decorrere dal 5 febbraio 1992, l'invio\rientro dell'assistente di volo dalla dislocazione in base all'estero avverrà, di norma, in servizio, fatta eccezione per quelle dislocazioni che richiederebbero una interruzione del servizio prima dell'arrivo a destinazione.

#### PARTE SPECIFICA ALITALIA

#### ART. 4 - RIPOSO FISIOLOGICO - RIPOSI SETTIMANALI E MENSILI - FESTIVITA'

##### A) RIPOSO FISIOLOGICO

###### 1) FUORI SEDE

Al termine del volo o serie di voli, il riposo fisiologico deve essere il doppio delle ore volate, incrementandosi tale misura di un'ora di riposo fisiologico per ogni fuso geografico di eventuale differenza tra il primo aeroporto di partenza e l'ultimo di arrivo, qualora il numero di tali fusi risulti superiore a due, con un minimo di riposo di 10 ore.

Una volta iniziato il servizio, in caso di ritardo dei voli sull'orario di arrivo programmato, il riposo fisiologico fuori sede di cui al precedente comma, verrà ridotto - limitatamente all'incremento sopra previsto per i fusi geografici - della misura occorrente ad evitare eventuali ritardi sull'orario di partenza del volo successivo al riposo fisiologico stesso: la parte di riposo fisiologico non goduta sarà aggiunta alla quantità di riposo fisiologico spettante dopo il rientro in sede.

L'incremento del riposo fisiologico relativo ai fusi geografici non sarà computato qualora sia previsto un riposo di almeno 8 ore nell'arco orario compreso tra le 21,00\09,00 L.T. (Local night).

Nel caso venga programmato un turno di servizio in cui sia previsto un riposo inferiore a 10 ore, ma superiore a 8 ore, il numero di tratte successive al riposo in oggetto sarà non superiore a 3. Tali fattispecie nella programmazione individuale non potranno essere presenti per più di una volta al mese.

###### 2. IN SEDE

Al termine del volo o serie di voli con rientro in sede l'assistente ha diritto ad un riposo fisiologico di un minimo di 13 ore prima della ripresa del servizio e di 12 ore prima dell'inizio della riserva a domicilio. Il riposo fisiologico spettante al rientro in sede, ai fini della ripresa del successivo servizio, viene fissato moltiplicando le ore di servizio effettuate per il coefficiente 1,6 per quanto riguarda l'impiego su voli a lungo raggio e per il coefficiente 1,9 per quanto riguarda l'impiego su voli a corto\medio raggio.

In caso di superamento del limite giornaliero del tempo di volo di ore 11,30, il successivo riposo in sede sarà portato a ore 30.

NOTA A VERBALE ALL'ART. 4, LETTERA A), PUNTO 1.

RIPOSO FISIOLOGICO FUORI SEDE

Per impieghi di lungo raggio, esclusi quelli relativi agli A\V dislocati in base, che superino in programmazione le 13,30' ore di servizio e\o sei fusi geografici, il riposo fisiologico sarà di 36 ore, incrementato dalla differenza dei fusi geografici.

Una volta iniziato il servizio, in caso di ritardo dei voli sull'orario di arrivo programmato, il riposo fisiologico fuori sede di cui al precedente comma, verrà ridotto della misura occorrente ad evitare eventuali ritardi sull'orario di partenza del volo successivo al riposo fisiologico stesso, fatta salva la misura minima del doppio delle ore volate ed un riposo minimo di almeno 8 ore nell'arco orario compreso tra le 21,00\09,00 L.N. (Local night). La parte di riposo fisiologico non goduta sarà aggiunta alla quantità di riposo fisiologico spettante dopo il rientro in sede.

Allo scopo di conseguire l'obiettivo della omogeneità dell'equipaggio ed effettuare il volo di rientro in sede con lo stesso equipaggio di condotta, in deroga a quanto disposto nel primo capoverso, gli assistenti di volo, impiegati sulle direttrici appresso indicate, matureranno il riposo fisiologico previsto dal punto 1, lettera A del presente articolo 4:

CHI  
MIA

In tali circostanze la differenza tra il riposo fisiologico effettuato e le 36 ore incrementata della differenza dei fusi geografici, sarà conguagliato in sede e verrà corrisposto un importo pari a 4 ore di servizio straordinario.

In presenza di nuove necessità operative, di cui l'azienda informerà preventivamente le OSL stipulanti, queste si dichiarano disponibili a concordare, secondo analoghe modalità, ulteriori deroghe.

VERBALE DI ACCORDO

ADDI' 5 FEBBRAIO 1992

TRA

ALITALIA

E

- FILT-CGIL
- FIT-CISL\COMPARTO VOLO
- UILTRASPORTI
- ANPAV

In relazione alla nota a verbale all'art. 4 lettera A), punto 1 - Riposo fisiologico fuori sede -, l'azienda, per quanto attiene alla direttrice TYO\MXP\FCO, in analogia a situazioni già consolidate programmerà la stessa in maniera che venga effettuata in servizio sulla tratta TYO\MXP o scalo alternato ed in trasferimento fuori servizio, funzionalmente collegato, sulla tratta MXP\FCO o scalo alternato\FCO. Dopo tale impiego troverà applicazione quanto previsto alla nota a verbale all'art. 4, lettera A), punto 2 - Riposo fisiologico in sede.

Agli assistenti di volo che effettueranno quanto sopra indicato, verrà corrisposta un'indennità pari a 10 ore di straordinario di servizio.

Qualora l'assistente di volo, al quale sia stata assegnata l'attività suddetta, richiedesse di effettuare il riposo fisiologico a Milano o scalo

alternato, ciò verrà consentito, concordandolo preventivamente con l'azienda, e non modificando con ciò l'arco di riposo fisiologico originariamente programmato in sede.

NOTA

Nella programmazione del turno individuale mensile l'azienda potrà assegnare una sola delle attività con le seguenti caratteristiche:

- bitratta internazionale di cui alle intese intercorse;
- attività di servizio superiore alle 13,30 ore e\o 6 fusi geografici con rientro in sede con lo stesso equipaggio di condotta di cui alla nota a verbale dell'art. 4 del presente accordo;
- trasferimento in fuori servizio collegato funzionalmente al servizio con mancato computo del tempo di presentazione di cui all'art. 3 del presente accordo.

NOTA A VERBALE ALL'ART. 4, LETTERA A) PUNTO 2.

RIPOSO FISIOLOGICO IN SEDE

In programmazione, in caso di superamento del tempo di servizio di 13,30 ore e\o differenza di sette fusi geografici, il successivo riposo fisiologico in sede sarà portato a 48 ore.

B) RIPOSI SETTIMANALI E MENSILI

1. Fermo restando il numero complessivo delle giornate di riposo nell'arco dell'anno, la ripartizione dei riposi è la seguente:

- a) 9 riposi in febbraio, 10 nei restanti 11 mesi.

I suddetti riposi dovranno essere concessi in godimento ed assorbiranno le domeniche e le festività di cui al paragrafo c).

Almeno uno dei suddetti giorni deve essere concesso consecutivamente ad altro giorno di riposo.

- b) 10 consecutivi da collocare in un unico periodo dell'anno a scelta dell'azienda. Compatibilmente con le esigenze aziendali tali giorni, a richiesta dell'assistente di volo, potranno essere retribuiti e\o assegnati con distribuzione differenziata nel corso dell'anno.

2 riposi annuali (assegnabili o retribuibili a scelta dell'azienda) ferma restando la normativa del successivo punto 2) lettera c);

- c) I riposi mensili di cui alla precedente lettera a) vengono programmati nel mese in un numero variabile da 9 a 11 così da realizzare entro ciascun trimestre la programmazione di 30 riposi (o 29 qualora nel trimestre rientri il mese di febbraio). Ai fini del computo dei 30 giorni (29 giorni con febbraio) nell'arco trimestrale, il trimestre decorrerà dal primo mese in cui la programmazione dei riposi mensili sarà inferiore o superiore a 10

(superiore a 9 nel mese di febbraio).

- d) Avuto riguardo al nuovo criterio di assegnazione dei riposi per l'effetto combinato delle previsioni relative allo stesso nuovo sistema di assegnazione dei riposi, al servizio di riserva ed alla variazione turni e servizi alternativi, non sono spostabili più di due riposi mensili (1 in febbraio, qualora ne siano programmati 10).

#### NOTA A VERBALE

A partire dal 1 giugno 1989 si intendono non più operanti le previsioni di cui alla lettera 16 dicembre 1986.

2.a) Per gli assistenti di volo in servizio su voli a lungo raggio i riposi mensili devono considerarsi al netto del riposo fisiologico al termine del volo o serie di voli di cui al paragrafo A) del presente articolo.

- b) Per gli assistenti di volo in servizio su voli a corto-medio raggio valgono le seguenti disposizioni:

- per 2 riposi mensili, se consecutivi, nel giorno precedente il riposo è consentito che il servizio seguente il volo non termini oltre le ore 19,00 e, nel giorno successivo al riposo, il servizio non riprenda prima delle ore 08,00;
- per i rimanenti riposi mensili, se il giorno precedente uno o più riposi il servizio connesso ad un impiego in volo è terminato oltre le ore 16,00, l'assistente non verrà chiamato in servizio prima delle ore 12,00 del giorno successivo al riposo;

- c) i 2 giorni di riposo retribuibili di cui al precedente punto 1 lett. b), se goduti possono assorbire il riposo fisiologico seguente al volo o serie di voli alle seguenti condizioni:

- il riposo fisiologico seguente a voli a lungo raggio non deve terminare oltre le ore 08,00;
- il riposo fisiologico seguente a voli a corto-medio raggio alle stesse condizioni di cui al punto 2 ultimo comma del presente articolo.

3. I riposi mensili debbono essere goduti in sede; la loro durata è di 24 ore consecutive dalle 00,01 alle 24,00.

4. All'assistente che si trovi fuori sede in missione è dovuto, al suo rientro in sede, un giorno di riposo per ogni settimana.

5. I riposi programmati e goduti per i quali il riposo fisiologico seguente al volo oppure il servizio abbiano inciso in misura maggiore di quanto stabilito al precedente punto B2, nonché i riposi previsti al citato punto 2 - lettera c) non goduti, vengono retribuiti prendendo a base del calcolo di retribuzione la retribuzione di fatto (ai sensi dell'art. 7 punto 5 - Parte Generale del presente contratto) divisa per 20 (22 fino al 31.1.1992) con la maggiorazione del 50%.

6. A decorrere dalla data di stipula, per ciascuna giornata trascorsa fuori sede per servizio di linea coincidente con una delle festività infrasettimanali di cui alla successiva lettera c) del presente articolo 4, verrà corrisposto all'assistente di volo un compenso pari ad un ora

di servizio straordinario.

Quanto sopra non trova applicazione nei casi di addestramento, di missione e di dislocazione in base all'estero, per i quali restano fermi i trattamenti in vigore.

#### C) FESTIVITA'

Sono considerati giorni festivi le ricorrenze previste dalle vigenti norme di legge e la festa della Patrona dell'Aeronautica, che sostituisce a tutti gli effetti la festività del 29 giugno - SS. Pietro e Paolo, Patroni di Roma.

#### CHIARIMENTO APPLICATIVO

All'assistente di volo capo cabina principale ed all'assistente di volo responsabile di 1^ impiegati nel mese in voli a lungo raggio (assistente di volo responsabile lungo raggio fino al 30 giugno 1986) e/o voli a corto-medio raggio, si applica, per quanto riguarda la disciplina del riposo fisiologico e dei riposi settimanali e mensili, la normativa relativa al tipo di volo effettuato. (Per quanto concerne l'assistente di volo responsabile di 1^ l'utilizzazione sopra richiamata si applica all'assistente di volo responsabile di 1^ inserito nel lungo raggio).

- Agli assistenti di volo, agli assistenti di volo responsabili e agli assistenti di volo responsabili di prima impiegati nel mese in voli a lungo raggio e/o in voli a corto\medio raggio verranno applicati gli stessi criteri del comma precedente.
- I chiarimenti di cui sopra e le relative conseguenze operative rimangono condizionati, per quanto rilevi, alle modalità di attuazione comunemente individuate dalle parti per l'impiego sperimentale del responsabile di 1^ in luogo del CCP sui voli a corto\medio raggio operati con a\m A300.

GIORNO AGGIUNTIVO HOSTESS (ART. 4 LETTERA B PUNTO 5 - PARTE SPECIFICA ALITALIA E ART. 3 LETTERA B PUNTO 8 - PARTE SPECIFICA ATI)

Alle assistenti di volo che ne facciano richiesta viene concesso un giorno libero al mese in aggiunta ai riposi al punto B1 del presente articolo.

Tale richiesta dovrà essere avanzata con la tempestività necessaria a consentire la sostituzione nel turno.

#### ART. 5 - FERIE ALITALIA

Il secondo comma del punto 1 viene così modificato a decorrere dal 5 febbraio 1992.

Tale misura è aumentata di un giorno al compimento di ogni ulteriori 5 anni di anzianità, fino al compimento del 25° anno di anzianità.

PARTE SPECIFICA ALITALIA







NOTA

- a) - Per gli aa\mm wide-bodies la composizione equipaggio di tratte nazionali di volo intercontinentale sarà quella prevista per voli nazionali; laddove sia previsto un impiego consecutivo con proseguimento e\o provenienza intercontinentale la composizione sarà quella prevista, per ciascuna macchina, per i voli intercontinentali.
- b) - Nell'arco dello stesso avvicendamento l'impiego degli AA\VV su aa\mm diversi potrà essere programmato sia in servizio che fuori servizio.

BASI

Per gli equipaggi dislocati nelle basi estere o per le direttrici così dette "a spinta" (Es. CCS-LIM-CCS) le composizioni equipaggio saranno le seguenti:

BUE MD11	1 CCP	1 R di 1^	2 R	5 AA\VV
RIO B. 742	1 CCP	1 R di 1^	2 R	7 AA\VV
TYO B. 742	1 CCP	1 R di 1^	3 R	9 AA\VV
TYO B. 74M 7 PALLETS	1 CCP	1 R di 1^	3 R	7 AA\VV
BKK B. 742	1 CCP	1 R di 1^	3 R	8 AA\VV
SYD B. 742	1 CCP	1 R di 1^	3 R	9 AA\VV
CCS-LIM-CCS B. 742	1 CCP	1 R di 1^	2 R	7 AA\VV

NOTA

- a) In caso di apertura di nuove basi, dopo il primo trimestre di esercizio, la composizione equipaggio sarà adeguata in base al fattore occupazionale verificatosi in analogia a quanto definito circa la predeterminazione degli equipaggi in base.
- b) In caso di cambio a\m su una base estera già consolidata, la composizione equipaggio sarà predeterminata in analogia al fattore occupazionale conosciuto.

VOLI A DOMANDA

COMPOSIZIONE EQUIPAGGIO DI CABINA PER VOLI A DOMANDA

Le composizioni degli equipaggi di cabina previste in occasione di voli a domanda vengono stabilite come di seguito, in relazione alle caratteristiche del servizio di bordo previste (servizio all economy, euroturist per i voli corto\medio raggio):

A\M B742

Versione fino ad un massimo di 435 posti (fino a 444 sulla rete di corto-medio raggio):

1 CCP	2 R	9 AA\VV
-------	-----	---------

A\M B. 74M



NOTA

In caso di utilizzazione occasionale sui voli nazionali: versione fino a 444 posti pax.

B74M COMBI

Versione a 13 pallets: 226 posti px  
12 top class, 28 business class, 186 Y\C oppure  
12 top class, 36 business class, 178 Y\C

NOTA

In caso di utilizzazione occasionale sui voli nazionali: versione fino a 236 posti pax.

Versione a 7 pallets:

- a) 309 posti pax  
12 top class, 28 business class, 269 Y\C
- b) 308 posti pax  
12 top class, 36 business class, 260 Y\C

NOTA

In caso di utilizzazione occasionale sui voli nazionali: versione fino a 316 posti pax.

MD11

Versione a 267 posti pax  
12 top class, 36 business class, 219 Y\C

NOTA

In caso di utilizzazione occasionale sui voli nazionali: versione fino a 267 posti pax.

AB4

Versione a 259 posti pax  
31 J\C 228 Y\C

IMPIEGO R DI 1^ - SUL MEDIO RAGGIO

Nel corso di incontri da effettuarsi a partire dal mese di marzo 1992 saranno esaminate le modalità di attuazione - durante la vigenza contrattuale - di un graduale impiego sperimentale sui voli a corto-medio raggio operati con l'a\m A300 con composizioni di equipaggio in cui sia attualmente presente un capo cabina principale, di un A\V responsabile di

1^, come responsabile dei servizi di bordo, in luogo del CCP.

Resta inteso che quanto sopra comporterà l'individuazione preventiva da parte dell'azienda delle risorse da destinare progressivamente a tale impiego in via non esclusiva.

In corrispondenza della suindicata progressiva attuazione l'azienda si riserva di verificare l'esistenza di eccedenze numeriche nella qualifica di CCP e di graduare conseguentemente l'accesso a tali modalità di impiego dei responsabili di 1^.

La sperimentazione potrà essere gradualmente applicata con gli avvicendamenti estivi 1992.

Fermo restando il comune intento di non dar corso con la sperimentazione suddetta a modificazioni della struttura delle qualifiche in atto, le parti affidano all'apposita Commissione tecnica paritetica da costituirsi in materia di "qualifiche" il compito di verificare l'attuazione di quanto sopra e di valutare le conseguenti modificazioni delle qualifiche esistenti, che saranno proposte, in tale contesto, per il prossimo rinnovo contrattuale.

#### RISORSE CON PARTICOLARI CARATTERISTICHE ETNICO - LINGUISTICHE

L'azienda, in considerazione della particolare valenza commerciale del mercato nipponico e delle peculiari caratteristiche culturali della clientela, utilizzerà il personale di nazionalità giapponese, attualmente in forza, con compiti di assistente di volo.

Tale personale sarà incluso nel numero fissato per le composizioni equipaggio previsto dal vigente CCNL, e sarà utilizzato secondo le normative contrattuali di impiego, fatto comunque salvo quanto previsto per lo svolgimento dei compiti di emergenza e pronto soccorso.

In relazione alla composizione dell'equipaggio sulla direttrice da e per il Giappone a seguito dell'integrazione nello stesso delle assistenti di volo nipponiche, si procederà - anche sulla base delle indicazioni che eventualmente scaturissero in seno all'Osservatorio sui servizi di bordo - ad una opportuna taratura dei servizi offerti ai passeggeri in funzione delle necessità commerciali e facendo in modo che non ci siano ripercussioni sui carichi di lavoro dei restanti membri dell'equipaggio.

Per quel che concerne ulteriori esigenze aggiuntive per il mercato nipponico nonché l'individuazione di altre risorse con particolari caratteristiche etnico-linguistiche, analogamente a quanto previsto per le assistenti di volo giapponesi, azienda e OSL stipulanti costituiranno da subito una commissione paritetica che, nel termine di tre mesi individuerà, ai fini dell'utilizzo di tale personale, caratteristiche e connotazioni professionali di tali risorse in mercati con particolari esigenze commerciali. Al riguardo resta inteso che, in ogni caso, il personale in possesso di tali caratteristiche non potrà superare, durante la vigenza contrattuale la consistenza numerica complessiva del 3% del personale in forza nel settore di lungo raggio.

#### LETTERA DA ALITALIA A OSL STIPULANTI

In relazione a quanto concordato nell'accordo di rinnovo del CCNL assistenti di volo del 5 febbraio 1992 in materia di composizione degli equipaggi di cabina, ed avuto riguardo ai chiarimenti verbalmente

intervenuti in merito, vi confermiamo che, allo scopo di esaminare l'andamento, avrà luogo un incontro fra azienda e le OSL firmatarie da tenersi nei sei mesi precedenti la scadenza contrattuale.

#### RISERVA ALITALIA

Fermo restando la normativa contrattuale relativa al servizio di riserva, il presente accordo sostituisce a tutti gli effetti la precedente intesa in materia.

Nell'ambito delle vigenti norme del CCNL, a decorrere dal 1° marzo 1992 il servizio di "riserva" per gli assistenti di volo è disciplinato nel modo che segue:

1. Il servizio di riserva ha le seguenti durate:

- mensile e/o quindicinale e/o 6 giorni continuativi limitatamente al corto-medio raggio; in programmazione, nello stesso mese, non potrà essere assegnato più di un periodo continuativo di riserve. La programmazione della riserva quindicinale potrà avvenire nell'ambito del mese di calendario. La programmazione dei 6 giorni continuativi di riserva potrà essere effettuata non più di due volte l'anno per ogni A\V, nel rispetto del principio della perequazione;
- mensile e/o quindicinale per il lungo raggio.

Le decorrenze di tali servizi di riserva possono iniziare da qualsiasi giorno del mese per le durate sopra indicate.

Il servizio di riserva viene assegnato sia in programmazione che in operativo. In quest'ultimo caso si fa riferimento a quanto previsto al successivo punto 7 nonché alle previsioni di cui al punto 8 dell'art. 3 CCNL Parte specifica Alitalia.

Orario delle riserve:

- Riserve a domicilio:

I RIS 01,00 - 13,00  
II RIS 11,30 - 23,00  
III RIS 20,00 - 08,00

Riserve al campo:

I RIS 06,00 - 13,00  
II RIS 10,30 - 17,00  
III RIS 16,30 - 23,00

E' esclusa l'assegnazione di più di una fascia di riserva nelle stesse 24 ore solari.

Gli orari sopra indicati potranno essere variati dall'azienda previo accordo con le RSA.

NOTA:

1) L'assegnazione di un periodo di riserva potrà essere inferiore

all'orario della fascia interessata, mantenendo l'intervallo di 12 ore tra due impieghi di riserva a domicilio;

- 2) L'assegnazione dell'impiego in volo è indipendente dalla preassegnazione della fascia oraria di riserva. La partenza del volo è comunque compresa nella fascia di riserva assegnabile.

Per la riserva in campo, in caso di assegnazione di un volo, valgono i limiti massimi giornalieri di servizio applicabili.

L'assistente di volo di lungo raggio con assegnazione di riserva potrà essere utilizzato negli ultimi 3 giorni di riserva con attività di volo anche di corto\medio raggio operata con a\m A300.

Per garantire la maggiore efficienza dell'istituto l'assistente di volo è tenuto a comunicare il proprio recapito telefonico.

NOTA:

La programmazione di 6 giorni continuativi di riserva sul corto-medio raggio dovrà essere assegnata nell'ambito di un mese calendariale.

2. Nella programmazione del turno di riserva saranno indicati i riposi contrattuali previsti. Ove l'assegnazione di un turno dovesse assorbire, per il servizio "a cavallo" di 2 mesi, uno o più riposi programmati del mese (9 riposi comunque da godere nel mese), questi saranno fatti godere entro il trimestre, comunque nel rispetto di quanto previsto all'art. 4 lettera B) paragrafo 1c). L'azienda terrà conto di eventuali indicazioni dell'assistente di volo fatte salve le esigenze di programmazione.
3. Il servizio di riserva sarà equamente programmato tra tutti gli assistenti di volo. L'azienda fornirà periodicamente i relativi consuntivi alle RSA.
4. Il servizio di riserva per il medio raggio, oltre che a domicilio è effettuato anche al campo per un massimo di sei volte al mese.

Gli assistenti di volo in servizio di riserva a domicilio chiamati di riserva al campo si inseriranno nel turno in atto alla loro presentazione al campo e, comunque, non oltre l'orario di riserva a domicilio originariamente assegnato. La trasformazione della riserva a domicilio in riserva al campo sarà attuata complessivamente per un numero di volte non superiore alle 4 al mese nell'ambito del numero massimo di cui al capoverso del presente punto.

In particolare per quanto riguarda gli assistenti di volo in servizio durante il turno di riserva a domicilio (20,00 - 08,00), non sarà possibile la loro convocazione per proseguire la riserva al campo.

All'assistente di volo durante lo svolgimento della riserva saranno assegnati quei voli il cui inizio servizio sia previsto nell'orario del turno di riserva a domicilio; l'assistente di volo diviene - a tutti gli effetti - titolare del volo all'atto della formalizzazione (firma).

Per la riserva al campo l'assegnazione di un turno di volo dovrà avvenire qualora l'orario di decollo sia previsto entro la fascia di riserva assegnata. L'inizio del servizio decorrerà convenzionalmente, ai fini del limite mensile, da 45 minuti (voli nazionali) o 60 minuti (voli internazionali) prima della partenza.

6. Sul medio raggio l'impiego continuato per l'assistente di volo di riserva non può andare oltre i 6 giorni.
7. Il punto 10 dell'art. 3 del CCNL assistenti di volo 4.5.1989 Parte specifica Alitalia viene abrogato.

Di conseguenza il c.d. impiego "a disposizione" si trasformerà in servizio di riserva sia a domicilio e, limitatamente al settore corto\medio raggio, anche al campo per tutta la durata dei giorni di impiego originariamente previsti (compresi eventuali riposi fisiologici).

Per l'assistente di volo di riserva di lungo raggio è consentita l'assegnazione di servizi e di voli che non invalidi il riposo mensile o annuale seguente il turno successivo a quello non effettuato (c.d. ciclo di attività, comprendente 2 servizi programmati); i riposi programmati in detto ciclo di attività potranno essere assegnati in data diversa da quella programmata ma comunque non oltre il giorno precedente il riposo programmato dopo il servizio seguente il turno o l'attività non effettuata (ovvero entro il ciclo di attività interessate). Tale norma potrà essere applicata solamente nel caso in cui si realizzino le seguenti condizioni, dopo aver dato priorità ad impieghi su a\m A300 corto-medio raggio:

- a) che l'evento non sia dipendente da cause aziendali, né dalla fruizione del "giorno aggiuntivo hostess";
- b) che il residuo dei giorni del turno non effettuato, non sia superiore a 5;
- c) che dopo il turno assegnato, oltre al riposo fisiologico, venga assegnato almeno un riposo mensile spettante.

L'assistente di volo di lungo raggio potrà essere utilizzato negli ultimi 3 giorni di riserva in attività di volo anche di corto\medio raggio esclusivamente su voli operati da a\m A300.

NOTA:

- 1) Ai soli fini amministrativi, per ciascun giorno di riserva effettivamente svolto e non utilizzato per attività di linea, sarà riconosciuta una indennità pari a 3 ore di volo.
- 2) L'A\V di riserva a domicilio deve garantire la presenza al proprio punto di prelievo o in campo tempestivamente, in coerenza con le finalità del servizio assegnato che rispondono all'esigenza di consentire la sostituzione di risorse rese indisponibili senza alcuna penalizzazione della puntualità e della regolarità dei voli.
- 3) Il servizio di riserva potrà essere programmato solo nel settore di appartenenza dell'A\V interessato.

LETTERA DA OSL STIPULANTI AD ALITALIA ED ATI

Con riferimento alle intese intercorse, nell'ambito di rinnovo contrattuale, in materia di "Servizio di riserva" l'utilizzo della comunicazione telefonica da parte delle Aziende presso il recapito indicato dall'assistente di volo, al fine di consentire - oltre ai normali contatti - l'ottimale svolgimento della prestazione lavorativa e delle modalità di impiego della categoria, non dovrà risultare pregiudizievole alla riservatezza dei singoli e dovrà comunque essere improntato a criteri di misura e di esercizio tali da evitare abusi in tal senso.

## FASCE D'IMPIEGO AZ

In relazione alla disponibilità espressa dalle aziende con riferimento alla istituzione di fasce di attività diversificata per gli assistenti di volo si conviene quanto segue:

- Viene istituita con decorrenza 31 marzo 1992 una commissione paritetica composta di membri di parte aziendale e di parte sindacale con il compito di determinare, entro il 31 maggio 1992, il sistema di attuazione ed i criteri di gestione del processo che sarà attivato sperimentalmente a partire dal 1 agosto 1992.
- Le condizioni ed i limiti di applicabilità entro i quali dovrà svilupparsi l'ipotesi attuativa saranno:
- Percentuale massima di assegnazione agli assistenti di volo 4%; minimo di anzianità 4 anni (per 2 anni di anzianità nella qualifica); sono esclusi i CCP ed i responsabili di 1<sup>^</sup>.
- Riduzione modulare dei giorni di impiego mensili mediante l'istituto del part-time con modalità di attuazione più articolate rispetto alle attuali in essere.
- Distribuzione mensile, a richiesta, dei giorni di riposo di cui agli art. 4 e 3, Alitalia e Ati; lettera B punto 1b così come modificati.

A partire dalla data di attivazione dell'istituto sopra indicato la Commissione studierà il sistema di attuazione e le modalità di gestione per l'ampliamento dei criteri di applicazione, per un avvio sperimentale a partire dal 31 ottobre 1992.

Le condizioni ed i limiti di applicabilità entro i quali dovrà svilupparsi l'ipotesi attuativa saranno:

- Due\tre fasce di impiego mensili (ad esempio una con basso contenuto di ore di volo, l'altra con alto contenuto di ore di volo), da conseguirsi senza agire sulla quantità dei giorni di impiego, assegnabili ad un ridotto numero di assistenti di volo, esclusi i CCP ed i responsabili di 1<sup>^</sup>.
- Periodo sperimentale di sei mesi nel quale definire la percentuale di assegnabilità delle due fasce.

A partire dalla data di inizio di attuazione di ciascuno dei due istituti, i membri della Commissione entreranno a far parte di un osservatorio avente le seguenti finalità:

- Verificare gli andamenti applicativi con particolare attenzione all'eventuale insorgenza di criticità nel sistema di programmazione ed impiego del personale.
- Verificare gli effetti dell'istituto in termini gestionali al fine di consolidare l'allineamento coerente tra risultati e criteri ispiratori dell'istituto.
- Analizzare, sulla base delle esperienze progressivamente accumulate, eventuali possibilità future di ulteriori diversificazioni dei criteri applicativi dell'istituto.

In particolare al 31 marzo 1993 sarà effettuata una verifica del metodo

diversificato attuato dal 31 ottobre 1992 per controllare, nella realizzazione, la compatibilità con il sistema di programmazione.

ACCREDITO (BONUS) DI ORE AL RIENTRO IN SEDE DOPO UN SERVIZIO DI LINEA CORTO\MEDIO RAGGIO, IN QUALITÀ DI TITOLARE IN AGGIUNTA AL RIPOSO FISIOLÓGICO CONTRATTUALE SPETTANTE IN SEDE DA GODERE O RETRIBUIRE A SCELTA DELL'AZIENDA.

Avuto riguardo delle specifiche normative contrattuali dell'Alitalia e dell'Ati circa le norme attinenti il riposo fisiologico in sede, per l'avvenuta effettuazione di avvicendamenti di durata pari o superiore a tre giorni e che sviluppino:

- una media giornaliera superiore a 3 ore di volo e\o
- una media giornaliera superiore a 2,5 tratte in servizio e\o in fuori servizio collegate funzionalmente e\o
- una media giornaliera superiore a 8 ore di servizio e\o
- presentino inizio di servizio prima delle ore 07,59,

verranno accreditate al singolo A\V interessato misure forfettarie pari a 2 ore per ogni singola fattispecie, secondo le modalità di computo di seguito riportate.

Al rientro in sede e dopo il termine di un servizio di volo e prima della ripresa di un altro servizio, ove il riposo assegnato sia di misura pari o superiore alla somma del riposo fisiologico spettante più gli accrediti (bonus) maturabili secondo le condizioni e le modalità di computo sopra indicate, non si dà luogo ad alcuna applicazione.

Quando invece il riposo assegnato fosse inferiore alla somma del riposo fisiologico spettante più gli "accreditati" (bonus), le differenze mancanti pari a 24 ore, che potrà essere di volta in volta assegnata in un'unica soluzione (riposo 00.01 - 24.00) o retribuita a scelta delle aziende entro il terzo mese successivo alla maturazione, tenendo conto ove possibile delle indicazioni degli interessati.

Le parti si danno atto che quanto sopra convenuto limiterà i suoi effetti nell'ambito del suddetto meccanismo di computo e non sarà soggetto ad alcuna estensione ad altri istituti né su di essi avrà alcun riflesso.

#### PARTE SPECIFICA ATI

#### ART. 2 - AA\VV - ART. 6 - ATB - ORARIO DI LAVORO - TEMPO DI SERVIZIO TEMPO DI VOLO

1. E' tempo di servizio qualsiasi periodo durante il quale l'assistente di volo è impegnato in attività assegnategli dalla Compagnia. Sarà quindi considerato, fra l'altro, tempo di servizio:

- a) il tempo che intercorre tra il momento in cui l'assistente deve presentarsi in aeroporto e 30 minuti dopo l'ultimo atterraggio, oppure il momento in cui l'assistente può lasciare l'aeroporto nel caso in cui il volo non venga effettuato;

- b) la sosta a terra di durata inferiore alle 7 ore, al netto del servizio prima e dopo;
- c) il tempo di riserva effettuata in aeroporto. Tale tipo di riserva non può superare il limite di 10 ore;
- d) il tempo durante il quale l'assistente è impegnato in corsi o è di servizio a terra.

Il tempo impiegato come riserva a domicilio viene computato per il 50%.

Il tempo impiegato come riserva a domicilio viene computato unicamente ai fini del limite massimo mensile di servizio.

- e) il tempo per accompagnamento per assistenze particolari a passeggeri.

2. Il tempo di volo va calcolato dal momento in cui l'aereo si sposta dalla piazzola di carico fino al momento in cui l'aereo si arresta sulla piazzola di scarico.

3. I tempi massimi di servizio e di volo nelle 24 ore consecutive di programmazione, in rapporto al numero di tratte continuative previste all'orario di inizio servizio, sono fissati nelle seguenti misure:

N. TRATTE CONT. IN SERVIZIO	ORARIO INIZIO SERVIZIO L.T.				
	06,00\06,59 VOLO\SERV.	07,00\12,59 VOLO\SERV.	13,00\17,59 VOLO\SERV.	18,00\23,59 VOLO\SERV.	24,00\05,59 VOLO\SERV.
1	07,30\10,30	08,00\12,00	08,00\12,00	07,30\11,00	07,30\10,30
2	07,30\10,30	08,00\12,00	08,00\12,00	07,30\11,00	07,30\10,30
3	07,00\10,30	08,00\12,00	08,00\12,00	07,00\11,00	06,30\10,30
4	06,30\10,30	08,00\12,00	07,30\12,00	06,30\11,00	06,30\10,30

Sarà possibile la programmazione e l'effettuazione di una quinta tratta continuativa fuori servizio in considerazione delle problematiche connesse all'esistenza delle due basi operative di Napoli e Roma. La quinta tratta di cui sopra sarà limitata ai percorsi Roma\Napoli\Roma e Napoli\Roma\Napoli.

Inoltre all'assistente potranno essere assegnate su qualunque direttrice in programmazione, cinque tratte purché almeno una sia in fuori servizio, per non più di due volte al mese.

Per attività non continuativa i limiti nelle 24 ore consecutive si intendono: 8 ore di volo\13 ore di servizio.

Le misure indicate nella tabella di impiego sono da intendere come valori limite per la programmazione; per l'effettuazione i limiti sono fissati in 8 ore di volo e 13 ore di servizio.

Ove il riposo fuori sede raggiunga le 10 ore e copra l'intervallo tra le

ore 22,00 e le ore 08,00 locali, i limiti nelle 24 ore consecutive non saranno considerati e non verrà quindi computata l'attività di volo e di servizio effettuata nel periodo immediatamente precedente il periodo di riposo di cui sopra.

Qualora nella programmazione degli avvicendamenti ATB con una durata non superiore a tre giorni, i limiti di volo\servizio nelle 24 ore consecutive vengano superati, all'assistente tecnico di bordo non potrà essere programmata una attività - riferita a due giornate consecutive - con un servizio superiore a 8 ore medie giornaliere. Nella programmazione mensile individuale tale fattispecie sarà presente per non più di due volte.

a) I tempi massimi di servizio e di volo sono così fissati:

SERVIZIO	VOLO
su 15 giorni: -	45 ore
su un mese: 166 ore	70 ore

I limiti massimi di volo e di servizio previsti al presente punto a) potranno essere superati del 10% nel trimestre luglio\settembre e del 5% nel trimestre aprile\giugno.

#### CHIARIMENTO A VERBALE

In ordine ai casi di superamento in effettuazione del limite di volo mensile di programmazione l'azienda si impegna a comunicare alle RSA, in apposito incontro, il consuntivo bimestrale, con dettaglio di casistica e motivazioni.

b) In relazione alle esigenze di salvaguardare le garanzie a favore dell'utenza nelle circostanze operative imprevedibili che determinano alterazioni del regolare svolgimento della spedizione, l'equipaggio è tenuto ad assicurare il completamento del turno giornaliero in considerazione dell'unitarietà della spedizione, nel rispetto della omogeneità dell'equipaggio, fino ai limiti stabiliti dall'autorità governativa a tutela della sicurezza della spedizione stessa, validi per l'effettuazione del volo oltre i valori limite di programmazione riportati nelle tabelle di impiego. In partenza dalle basi di Roma e Napoli, i limiti stabiliti dalle Autorità governative trovano applicazione una volta iniziato il volo (v. art. 2 CCNL AA\VV e art. 6 punto 2 CCL ATB).

4. Il tempo impiegato dall'assistente in trasferimenti fuori servizio in volo collegati funzionalmente ad attività di volo viene computato al 100%.

Il tempo impiegato dall'assistente per trasferimento in superficie, per recarsi a prendere servizio o per rientrare in sede dopo l'effettuazione dello stesso, viene considerato tempo di servizio.

Non viene computato né nel servizio né nel riposo il tempo trascorso in viaggio notturno effettuato in cabina letto.

#### 5. a) AVVICENDAMENTI STAGIONALI

In merito agli avvicendamenti stagionali, l'azienda predisporrà i relativi schemi in accordo alla normativa di impiego.

Tali schemi saranno comunicati al Gruppo di lavoro impiego di cui al successivo punto 6. dai 50 ai 60 giorni prima della entrata in vigore degli stessi.

L'eventuale superamento delle normative contrattuali sarà oggetto di preventivo accordo tra le parti stipulanti.

- b) La programmazione degli avvicendamenti seguirà il criterio di consentire agli assistenti il maggior tempo libero in sede, tenuto conto della ottimizzazione dell'impiego delle risorse.
- c) I turni di servizio sono mensili e sono predisposti in modo da garantire un conveniente periodo di riposo.

#### 6. GRUPPO DI LAVORO "IMPIEGO"

E' costituito, in sede consultiva, un gruppo di lavoro con la partecipazione di 4 assistenti (1 per ciascuna organizzazione) designati dalle OSL stipulanti e di 4 rappresentanti delle strutture aziendali interessate, che procederà con cadenza bimestrale all'esame delle problematiche che si fossero eventualmente riscontrate nell'impiego in attività di linea e formulerà suggerimenti idonei a migliorare l'efficienza complessiva; in particolare il gruppo di lavoro potrà proporre al competente Ente aziendale modifiche volte al superamento della criticità e/o anomalie eventualmente evidenziate durante lo svolgimento delle suddette attività di linea, quali risultanti dall'applicazione degli avvicendamenti stagionali.

In tale sede inoltre l'azienda fornirà i consuntivi individuali, relativi agli avvicendamenti posti sotto controllo, su base semestrale entro i mesi di agosto e febbraio, ai fini di una verifica dell'attuazione dei criteri suesposti e dei problemi eventualmente derivanti.

Saranno altresì fornite informazioni dettagliate circa eventuali superamenti dei limiti massimi di programmazione giornalieri e mensili.

- 7. A decorrere dal 1 giugno 1989, il turno mensile di servizio comprendente per quanto possibile anche l'attività charter, dovrà essere comunicato a ciascun assistente con almeno 7 giorni di anticipo.

Le variazioni del turno mensile che comportino, per il primo giorno nel quale si verifica la variazione, un orario di partenza anticipato dalla propria base operativa rispetto al turno che si modifica, debbono essere comunicate all'assistente con un preavviso di almeno 72 ore.

Per ogni notifica di tali variazioni effettuate con un preavviso inferiore a 72 ore, verrà corrisposto all'interessato un importo pari ad 1 ora di servizio straordinario; tale importo sarà elevato a 2 ore di servizio straordinario nel caso di preavviso inferiore a 10 ore; il preavviso comunque non potrà essere inferiore a 6 ore.

Le variazioni di turno che comportino l'annullamento di un riposo programmato devono essere comunicate all'assistente entro le ore 15 del giorno precedente il riposo.

I riposi annullati saranno riassegnati nel mese, fermo restando la possibilità di pagamento degli stessi, su richiesta degli interessati, nella misura prevista al successivo art. 3, paragrafo B), punto 4.

Tra le variazioni sopra indicate non sono sottoposte alla normativa di cui

innanzi derivanti:

- a) da impiego nel corso della riserva;
- b) dall'accoglimento di richieste specifiche avanzate dalla rappresentanza sindacale aziendale nei riguardi di tutti gli interessati;
- c) da ripresa del servizio successiva a malattia o infortunio.

Nella programmazione dei turni di servizio viene seguito il criterio di un'equa ripartizione dell'attività fra tutti gli assistenti.

8. La Compagnia potrà procedere, in sostituzione dell'attività programmata, all'attribuzione di linee, nel rispetto dei limiti contrattuali, purché lo scambio sia motivato dalle seguenti ragioni: tecniche, meteorologiche, agitazioni sindacali di altre categorie, cancellazioni di voli, legature per cambio di avvicendamento, variazioni del programma operativo, chiusura e/o riapertura di aeroporti. La Compagnia porrà ogni attenzione gestionale affinché, fatta salva comunque l'effettiva tutela delle esigenze operative, gli scambi di linea in sede vengano effettuati tenendo conto del numero delle tratte originariamente programmate.

A decorrere dal 1 giugno 1989, qualora per effetto delle variazioni avvenute fuori sede venga annullato un riposo mensile programmato, tale riposo sarà riassegnato al termine del volo o nel corso del mese; è facoltà dell'assistente richiederne il godimento entro il secondo mese successivo. Inoltre, in tale fattispecie, sarà attribuito un giorno di riposo aggiuntivo che potrà, a scelta dell'assistente, essere retribuito.

#### NOTA VERBALE

Con la stipulazione del presente contratto, viene riconfermata la legittimità contrattuale dei transiti per le basi operative.

#### CHIARIMENTO APPLICATIVO

Si precisa che, a decorrere dal 1 giugno 1989, nella fase operativa, in caso di un ritardato termine del servizio oltre le h. 24,00 e fino alle h. 02,00 locali il volo programmato nello stesso giorno verrà effettuato, sempreché vengano rispettate le norme riguardanti il riposo fisiologico ed i limiti di impiego nelle 24 ore consecutive.

#### LETTERA DA ATI A OSL STIPULANTI

L'azienda, con riferimento alla portata e alle potenzialità delle norme vigenti, compatibilmente con le esigenze tecnico-organizzative, effettuerà la programmazione dell'impiego degli assistenti, tendendo a contenere nei turni mensili individuali l'impiego massimo continuativo di durata pari a 6 giorni.

La durata massima degli avvicendamenti operanti per le direttrici Europea e Bacino Mediterraneo sarà di 5 giorni.

#### PARTE SPECIFICA ATI

ART. 3 - AA\VV - ART. 7 - ATB - RIPOSO FISIOLOGICO - RIPOSI SETTIMANALI E

## MENSILI - FESTIVITA'

### A) Riposo fisiologico

1. Al termine del volo o serie di voli il riposo fisiologico non deve essere inferiore a 8 ore, al netto del servizio.
2. Al termine del volo o serie di voli con rientro in sede il riposo fisiologico non deve essere inferiore a 13 ore (12 ore fino al 31 maggio 1989) al netto del servizio.
3. Qualora si effettuino attività charter, o attività mista charter\linea ed attività internazionale di linea, al termine del volo o serie di voli il riposo fisiologico all'estero deve essere il doppio delle ore volate con un minimo, al netto del servizio, di 9 ore. La Compagnia, per particolari eccezionali motivi, potrà disporre che la durata del riposo fisiologico sia ridotta, fermo comunque il riposo fisiologico minimo sopra indicato, del 50% della differenza intercorrente tra il doppio delle ore volate ed il suddetto minimo.
4. Qualora si effettuino attività charter o attività mista charter e linea, al termine del volo o serie di voli con rientro in sede il riposo fisiologico non deve essere inferiore al doppio delle ore volate con un minimo di 13 ore (12 fino al 31 maggio 1989), al netto del servizio.

### B) Riposo settimanali e mensili

1. Fermo restando il numero complessivo delle giornate di riposo nell'arco dell'anno la ripartizione dei riposi è la seguente:

a) 9 riposi in febbraio, 10 nei restanti 11 mesi.

I suddetti riposi dovranno essere concessi in godimento ed assorbiranno le domeniche e le festività di cui al paragrafo C).

b) I riposi mensili di cui alla precedente lett. a) vengono programmati nel mese in un numero variabile da 9 a 11 così da realizzare entro ciascun trimestre la programmazione di 30 riposi (o 29 qualora nel trimestre rientri il mese di febbraio). Ai fini del computo dei 30 giorni (29 giorni con febbraio) nell'arco trimestrale, il trimestre decorrerà dal primo mese in cui la programmazione dei riposi mensili sarà inferiore o superiore a 10 (superiore a 9 nel mese di febbraio).

In riferimento a quanto previsto al presente punto b), l'assistente, entro il mese di luglio dell'anno precedente, potrà inoltrare richiesta di pagamento (nella misura di cui al successivo punto 4) o riassegnazione degli eventuali riposi mensili eccedenti i 10. In caso di mancata richiesta tale opzione sarà esercitata dall'azienda.

c) Numero 10 riposi da assegnare o retribuire - tenuto conto delle indicazioni dei singoli interessati, pervenute entro il mese di luglio dell'anno precedente - compatibilmente con le esigenze aziendali ai fini della eventuale retribuzione (nella misura di cui al successivo punto 4) dei riposi stessi.

Oltre ai predetti riposi sono concessi ulteriori 2 giorni di riposo l'anno, che potranno essere retribuiti nella misura di cui al successivo punto 4.

2. L'assistente in servizio di linea deve godere i riposi mensili in sede.
3. Per gli assistenti impiegati in linea il servizio deve finire entro le

ore 21,00 del giorno precedente quello di riposo ed il servizio, dopo il giorno di riposo, non può riprendere prima delle ore 08,00.

In caso contrario il giorno di riposo si considera non goduto e la Compagnia ha facoltà di scelta tra la concessione di un altro riposo, da assegnare nella programmazione del secondo mese successivo ed il pagamento di un compenso sostitutivo come da successivo punto 4.

In entrambi i casi nel giorno di riposo non goduto l'assistente potrà essere impiegato.

4. In caso di pagamento dei giorni di riposo non goduti la misura unitaria sarà la seguente: stipendio minimo, aumenti di anzianità e indennità di contingenza, diviso per 20 (22 fino al 31.12.1991), con la maggiorazione del 50%.
5. L'assistente in addestramento a terra o in hangar ha diritto a 2 giorni di riposo per settimana, più le festività infrasettimanali.
6. Dopo 6 giorni di impiego deve essere concesso almeno un giorno di riposo.
7. Durante il riposo l'assistente non è tenuto ad essere reperibile.
8. A decorrere dalla data di stipula, per ciascuna giornata trascorsa fuori sede per servizio di linea coincidente con una delle festività infrasettimanali di cui alla successiva lettera C) del presente art. 4, verrà corrisposto all'assistente di volo un compenso pari ad un'ora di servizio straordinario.

Quanto sopra non trova applicazione nei casi di addestramento, di missione e di dislocazione in base all'estero, per i quali restano fermi i trattamenti in vigore.

#### C) FESTIVITA'

Sono considerati giorni festivi le ricorrenze previste dalle vigenti norme di legge e la festa della Patrona dell'Aeronautica che a tutti gli effetti sostituisce la festività del 29 giugno SS. Pietro e Paolo.

GIORNO AGGIUNTIVO HOSTESS (ART. 4 LETTERA B PUNTO 5 - PARTE SPECIFICA ALITALIA E ART. 3 LETTERA B PUNTO 8 - PARTE SPECIFICA ATI)

Alle assistenti di volo che ne facciano richiesta viene concesso un giorno libero al mese in aggiunta ai riposi di cui al punto B1 del presente articolo.

Tale richiesta dovrà essere avanzata con la tempestività necessaria a consentire la sostituzione nel turno.

#### NORMATIVA CHARTER

AA\VV

Premesso il comune intento di sviluppare l'attività charter operata da ATI ed avuto riguardo alla elevata competizione esistente nello specifico mercato, le parti si danno atto della necessità di adottare un assetto





Roma, 5 febbraio 1992

LETTERA DA ATI A OSL STIPULANTI

Con riguardo al trattamento di rimborso pasti maturato all'estero durante lo svolgimento di attività charter, l'azienda procederà ad una verifica di congruità degli importi in essere sulle località non toccate da attività di linea di Gruppo.

Roma, 5 febbraio 1992

LETTERA DA ATI A OSL STIPULANTI

Con la presente si conferma la composizione equipaggio, per i voli charter riferiti ai limiti giornalieri di 10,30 ore di volo e 14,30 di servizio con massimo 3 tratte continuative, sull'A\M MD80 è la seguente: 1 R di 1^; 2 AA\VV.

Roma, 5 febbraio 1992

ART. 4 - FERIE

Il secondo comma del punto 1 viene così modificato a decorrere dal 5 febbraio 1992.

Tale misura è aumentata di un giorno al compimento di ogni ulteriori 5 anni di anzianità, fino al compimento del 25° anno di anzianità.

PARTE SPECIFICA ATI

ART. 8 - AA\VV ART. 14 ATB

INDENNITA' DI SERVIZIO STRAORDINARIO - SERVIZIO NOTTURNO

Il punto 2) del citato articolo viene così modificato:

- Per ciascuna ora di servizio prestata oltre i limiti di programmazione di cui alle tabelle di impiego giornaliero riportate al precedente art. 3, all'assistente verrà corrisposto un importo pari all'indennità di servizio straordinario di cui al precedente punto 1.
- Per la liquidazione di tale compenso i tempi sino a 15 minuti si arrotondano a 15 minuti e quelli superiori a 15 minuti si arrotondano a 30 minuti.
- I tempi così liquidati non saranno ulteriormente considerati ai fini del computo del tempo del tempo di servizio straordinario mensile.

2a) Per ciascuna ora di servizio giornaliera prestata oltre la 12^, l'indennità di cui al precedente punto 2 sarà moltiplicata per 4 fino alla 13^ ora e per 6 dopo tale limite, con le medesime modalità di liquidazione di cui al terzo e quarto comma del predetto punto.

Decorrenza dal 5 febbraio 1992

SERVIZIO DI RISERVA  
(ACCORDO AZIENDALE PER AA\VV E ATB)

Nell'ambito delle vigenti norme contrattuali, a decorrere dal 1° marzo 1992 il servizio di "Riserva a domicilio" per gli assistenti è disciplinato nel modo che segue:

- Il servizio di riserva sarà programmato nel turno mensile individuale da un minimo di 1 giorno ad un massimo di 5 giorni continuativi seguiti da uno o più riposi mensili. Nell'ambito di tale strutturazione, compatibilmente con le esigenze produttive, il primo giorno del previsto turno di riserva sarà assegnata una riserva in campo. Ove non vi sia tale assegnazione, l'arco orario del primo giorno di riserva sarà indicato nel turno nominativo mensile.
- Per gli assistenti tecnici di bordo sarà possibile programmare anche turni di servizio di riserva seguiti da attività di linea, che sarà individuata negli avvicendamenti stagionali;
- L'assistente dovrà contattare l'ufficio impiego tra le ore 18 e le ore 22 del giorno precedente la riserva per l'assegnazione dell'arco orario di servizio il cui limite massimo viene fissato in 12 ore;
- Tra due turni consecutivi di riserva sarà comunque assegnato un intervallo pari al riposo fisiologico in sede; coerentemente non saranno effettuati due turni di riserva nella stessa giornata;
- Nella programmazione dei turni di servizio di riserva viene seguito il criterio di un'equa ripartizione nell'anno tra tutti gli assistenti.
- Viene abolita la procedura "a disposizione". Di conseguenza le attuali fattispecie di impiego "a disposizione" saranno trasformate in servizio di riserva.
- Ai soli fini amministrativi, per ciascun giorno di riserva effettivamente svolto e non utilizzato per attività di linea\charter, sarà riconosciuta una indennità pari a 3 ore di volo.

DA OSL STIPULANTI A ATI

Con riferimento alle intese intercorse, nell'ambito del rinnovo contrattuale, in materia di "servizio di riserva" l'utilizzo della comunicazione telefonica da parte delle aziende presso il recapito indicato dall'assistente di volo, al fine di consentire - oltre ai normali contatti - l'ottimale svolgimento della prestazione lavorativa e delle modalità di impiego della categoria, non dovrà risultare pregiudizievole alla riservatezza dei singoli e dovrà comunque essere improntato a criteri di misura e di esercizio tali da evitare abusi in tal senso.

FASCE D'IMPIEGO \BM

In relazione alla disponibilità espressa dalle aziende con riferimento alla istituzione di fasce di attività diversificata per gli assistenti di volo si conviene quanto segue:

- Viene istituita con decorrenza 31 marzo 1992 una commissione paritetica composta di membri di parte aziendale e di parte sindacale con il

compito di determinare, entro il 31 maggio 1992, il sistema di attuazione ed i criteri di gestione del processo che sarà attivato sperimentalmente a partire dal 1 agosto 1992.

- Le condizioni ed i limiti di applicabilità entro i quali dovrà svilupparsi l'ipotesi attuativa saranno:
- Percentuale massima di assegnazione agli assistenti di volo 4%; minimo di anzianità 4 anni (per 2 anni di anzianità nella qualifica); sono i responsabili di 1^.
- Riduzione modulare dei giorni di impiego mensili mediante l'istituto del part-time con modalità di attuazione più articolate rispetto alle attuali in essere.
- Distribuzione mensile, a richiesta, di una parte delle ferie.
- Distribuzione mensile, a richiesta, dei giorni di riposo di cui all'art. 3 Ati lettera B, punto 1c così come modificato.

A partire dalla data di attivazione dell'istituto sopra indicato la Commissione studierà il sistema di attuazione e le modalità di gestione per l'ampliamento dei criteri di applicazione, per un avvio sperimentale a partire dal 31 ottobre 1992.

Le condizioni ed i limiti di applicabilità entro i quali dovrà svilupparsi l'ipotesi attuativa saranno:

- Verificare gli andamenti applicativi con particolare attenzione all'eventuale insorgenza di criticità nel sistema di programmazione ed impiego del personale.
- Verificare gli effetti dell'istituto in termini gestionali al fine di consolidare l'allineamento coerente tra risultati e criteri ispiratori dell'istituto.
- Analizzare, sulla base delle esperienze progressivamente accumulate, eventuali possibilità future di ulteriori diversificazioni dei criteri applicativi dell'istituto.

LETTERA DA ATI A OSL STIPULANTI

FASCE D'IMPIEGO

Con riferimento alle finalità assegnate all'osservatorio che entrerà in funzione successivamente al compimento dei lavori della Commissione paritetica istituita relativamente all'oggetto, l'azienda comunica che il documento allegato consegnato dalle OSL in data 4.1.1992 costituirà oggetto prioritario di analisi.

La Commissione di cui sopra, procederà ad una analisi della eventuale fattibilità in ordine alla generalizzazione per tutti i complementari di bordo dell'Ati di quanto previsto all'art. 6 ATB punto 3 settimo capoverso del documento dell'accordo di rinnovo contrattuale.

Roma, 5 febbraio 1992

DA OSL STIPULANTI A ATI

Ipotizzando tre fasce d'impiego, identificare una fascia produttiva media collocata nell'attestazione produttiva media di categoria (identificata dall'azienda) senza limitazioni relative al numero di suddetti, successivamente identificare due fasce di impiego con lo stesso scostamento percentuale, rispettivamente in alto e in basso, con numero di addetti speculari, con possibilità di movimentazione del numero di addetti operante nelle due fasce (lasciando comunque la possibilità che il numero di addetti relativi alla fascia con più alta produttività sia maggiore).

- Identificare un valore medio per le giornate di attività non di volo;
- il trattamento, ai fini della turnazione mensile, al raggiungimento del limite delle due fasce produttivamente inferiore, sarà simile al trattamento previsto al superamento del limite di ore di volo mensili.

FATTO 100 IL NUMERO DEGLI ADDETTI

Fasce di impiego per h.v.

3) numero degli addetti  $y+z$

2) (fascia media  $\times 100$  addetti) numero di addetti  $x$

1) numero degli addetti  $y$

ESEMPIO IDENTIFICATE LE FASCE DI H. VOLO

3h

2h  $\times 100$  addetti sviluppo totale 200h volo

1h

5.2.1992

CREDITO (BONUS) DI ORE AL RIENTRO IN SEDE DOPO UN SERVIZIO DI LINEA CORTO\MEDIO RAGGIO, IN QUALITÀ DI TITOLARE IN AGGIUNTA AL RIPOSO FISIOLÓGICO CONTRATTUALE SPETTANTE IN SEDE DA GODERE O RETRIBUIRE A SCELTA DELL'AZIENDA

Avuto riguardo delle specifiche normative contrattuali dell'Alitalia e dell'Ati circa le norme attinenti il riposo fisiologico in sede, per l'avvenuta effettuazione di avvicendamenti di durata pari o superiore a tre giorni e che sviluppino:

- una media giornaliera superiore a 3 ore di volo e\o
- una media giornaliera superiore a 2,5 tratte in servizio e\o in fuori servizio collegate funzionalmente e\o
- una media giornaliera superiore a 8 ore di servizio e\o
- presentino inizio di servizio prima delle ore 07,59,

verranno accreditate al singolo A\V interessato misure forfettarie pari a 2 ore per ogni singola fattispecie, secondo le modalità di computo di seguito riportate.

Al rientro in sede e dopo il termine di un servizio di volo e prima della ripresa di un altro servizio, ove il riposo assegnato sia di misura pari o

superiore alla somma del riposo fisiologico spettante più gli "accrediti" (bonus) maturabili secondo le condizioni e le modalità di computo sopra indicate, non si dà luogo ad alcuna applicazione.

Quando invece il riposo assegnato fosse inferiore alla somma del riposo fisiologico spettante più gli "accrediti" (bonus), le differenze mancanti verranno accantonate, fino al raggiungimento di una misura pari a 24 ore, che potrà essere di volta in volta assegnata in un'unica soluzione (riposo 00.01 - 24.00) o retribuita a scelta delle aziende entro il terzo mese successivo alla maturazione, tenendo conto ove possibile delle indicazioni degli interessati.

Le parti si danno atto che quanto sopra convenuto limiterà i suoi effetti nell'ambito del suddetto meccanismo di computo e non sarà soggetto ad alcuna estensione ad altri istituti né su di essi avrà alcun riflesso.

Per quanto concerne i voli charters effettuati con i limiti 10,30 volo, 14,30 servizio con massimo 3 tratte continuative di cui al punto 1 della normativa charter Ati, al singolo interessato sarà riconosciuta un'indennità pari a 8 ore di servizio straordinario.

LETTERA DA ATI A OSL STIPULANTI

OGGETTO: ADDESTRAMENTO PERIODICO RECURRENT TRAINING ASSISTENTI TECNICI DI BORDO

Con la presente vi informiamo che a partire dal corrente anno 1992, l'addestramento del personale in oggetto verrà articolato su 10 giornate, comprensive delle emergenze.

Roma, 5 febbraio 1992

PARTE ECONOMICA

Le parti si danno atto che le soluzioni di seguito concordate risultano coerenti con gli obiettivi di politica economica generale e con gli indirizzi in materia di dinamiche retributive stabiliti dal protocollo 10 dicembre 1991 tra Governo e parti sociali e tengono conto altresì dei recuperi di produttività derivanti dalle significative innovazioni apportate in tema di impiego e di utilizzo delle risorse, finalizzate al miglioramento della competitività aziendale ed al perseguimento di più elevati livelli di qualità del servizio.

In relazione a quanto precede, nei confronti degli assistenti di volo e degli assistenti tecnici di bordo in forza alla data di stipulazione del presente accordo è stato convenuto quanto segue.

#### 1) STIPENDIO MENSILE

Gli stipendi tabellari mensili sono fissati nelle misure e con le decorrenze indicate nelle tabelle allegate.

#### 2) AUMENTI PERIODICI DI ANZIANITA'

Per gli assistenti di volo e per gli assistenti tecnici di bordo gli importi mensili degli aumenti periodici di anzianità restano fissati nelle misure rispettivamente indicate nelle normative contrattuali 4.5.1989.

3) INDENNITA' DI VOLO

Le indennità orarie di volo sono fissate nelle misure e con le decorrenze indicate nelle tabelle allegate.

4) UNA TANTUM

A copertura del periodo 1.7.1991 - 31.1.1992, verrà corrisposto un importo forfettario lordo procapite, come di seguito specificato.

Tale importo viene proporzionalmente ridotto per i lavoratori assunti dal 1° luglio in funzione della data di assunzione, nonché per il personale part-time in relazione alla ridotta prestazione lavorativa.

A tal fine non vengono considerate le frazioni inferiori a 15 giorni, mentre quelle pari o superiori a 15 giorni vengono computate come mese intero.

L'importo forfettario di cui sopra non sarà considerato utile ai fini dei vari istituti contrattuali, né ai fini della determinazione del trattamento di fine rapporto e verrà corrisposto per ciascuna qualifica in un'unica soluzione con le competenze del mese di marzo 1992, nelle misure seguenti:

ASSISTENTI DI VOLO		ASSISTENTI TECNICI DI BORDO	
CCP	L. 4.000.000	ATB SR	L. 3.600.000
R 1	L. 3.600.000	ATB DI 1^	L. 3.300.000
R	L. 3.400.000	ATB DI 2^	L. 2.800.000
A\V > 8 ANNI	L. 3.000.000	ATB DI 3^	L. 2.500.000
A\V > 4 ANNI	L. 2.700.000		
A\V	L. 2.000.000		

STIPENDI MINIMI MENSILI  
(Assistenti di volo)

	DAL 1.02. 1992	DAL 1.02. 1993
A\V CAPO CABINA PRINCIPALE	913.700	1.027.900
A\V RESPONSABILE DI 1^	868.000	982.200
A\V RESPONSABILE	740.700	854.900
A\V CON ALMENO 8 ANNI DI EFFETTIVO SERVIZIO A 3.600 ORE DI VOLO	713.800	828.000
A\V CON ALMENO 4 ANNI DI EFFETTIVO SERVIZIO	636.700	751.000
A\V CON ALMENO 2 ANNI DI EFFETTIVO SERVIZIO	582.500	639.600
A\V	561.050	561.050

STIPENDI MINIMI MENSILI  
(Assistenti tecnici di bordo)

	DAL 1.02.1992	DAL 1.02. 1993
ATB SENIOR	913.700	1.027.900
ATB DI 1^	868.000	982.200
ATB DI 2^	674.400	788.600
ATB DI 3^	561.050	561.050

INDENNITA' DI VOLO  
(Assistenti tecnici di bordo)

	DAL 1.02.1992	DAL 1.02.1993
ATB SENIOR	15.895	17.107
ATB DI 1^	14.180	15.338
ATB DI 2^	9.892	10.913
ATB DI 3^	6.861	7.079

Il punto 7 dell'articolo in oggetto è sostituito dal seguente:

"A decorrere dal 1.2.1992, fermo restando quanto previsto al precedente punto 6., agli assistenti di volo in servizio che abbiano effettuato in servizio di linea l'attività sotto indicata verrà corrisposto un compenso aggiuntivo specificatamente stabilito come segue:

- 4^ tratta continuativa 18.000
- ovvero 4^ tratta continuativa,  
arco 07.00-08.00\24.00-01.30 25.000
- 5^ tratta continuativa 26.000
- ovvero 5^ tratta continuativa  
arco 07.00-08.00\24.00-01.30 35.000".

A decorrere dalla data di stipula la maggiorazione dell'indennità oraria di volo prevista al punto 8) dell'art. 12 del C.C.L. ATB viene abolita.

NOTA

In sede di stesura del testo contrattuale si provvederà a riproporzionare da 70 a 40 ore l'attuale pacchetto garantito dell'indennità oraria di volo.

PARTE SPECIFICA ALITALIA E ATI

ART. 7 - INDENNITA' DI VOLO AZ

ART. 6 - INDENNITA' DI VOLO AA\VV ATI

ART. 12 - INDENNITA' DI VOLO ATB ATI

Il punto 4 dell'articolo in oggetto è sostituito dal seguente:

"A decorrere dalle date sotto indicate, per ogni ora di volo compiuta oltre le 40 ore nel mese, sarà corrisposta l'indennità oraria di volo di cui al precedente punto 1, comprensiva del premio orario per anzianità, moltiplicata per i coefficienti appresso indicati:

	DA 1.7.92	DA 1.2.93
DA 41 ORE E FINO A 45 ORE:	1,93	2,71
DA 46 ORE E FINO A 60 ORE:	2,45	2,98
DA 61 ORE E FINO A 70 ORE:	3,15	3,50
OLTRE 70 ORE.	4,03	4.38

Nel corso del mese durante il quale si verifichi l'addestramento o il godimento delle ferie i limiti di cui sopra vengono ridotti in misura proporzionale".

Fino al 30.06.1992 resta in vigore il sistema attuale.

Il punto 6 dell'articolo in oggetto è sostituito dal seguente:

"A decorrere dal 1.7.92, per ogni tratta effettuata in volo per servizio di linea nel corso di ciascun mese, con riferimento alle quantità sotto indicate, verrà corrisposto l'importo riportato

DA 26 TRATTE FINO A 30	8.000
DA 31 TRATTE FINO A 35	10.000
DA 36 TRATTE FINO A 40	17.000
OLTRE 41 TRATTE	25.000

Nel corso del mese durante il quale si verifichi l'addestramento o il godimento delle ferie, le quantità di cui sopra vengono ridotte in misura proporzionale."

Fino al 30.6.92 resta in vigore il sistema attuale.

ART. 27 - DECORRENZA E DURATA DEL PRESENTE CONTRATTO

Ferme restando le diverse decorrenze espressamente disposte per i singoli istituti, il presente contratto decorre dal 5 febbraio 1992 e resta in vigore fino al 31 dicembre 1993.

Esso si intenderà rinnovato di biennio in biennio ove una delle parti non ne dia disdetta all'altra mediante lettera raccomandata con ricevuta di ritorno, almeno 3 mesi prima della scadenza.

2 2 2 2

bbb