

## VERBALE DI RIUNIONE

Facendo seguito a quanto esplicitato nel comunicato del Ministero del Lavoro del 2 marzo 1995, si sono incontrati in data 11 aprile 1995 l'Alitalia e la FIL T CGIL, la FIT CISL, la UILTRASPORTI, l'ANPAV, allo scopo di superare l'attuale fase di contenzioso attraverso dei chiarimenti applicativi in merito alle problematiche sotto elencate.

### 1) SETTORI DI IMPIEGO

Fino a nuovo e diverso assetto della flotta Alitalia vengono confermati:

a) le aggregazioni AA/MM previste in questa fase di attuazione del nuovo modello di Impiego:

Misto prevalentemente Lungo: B747 -MD11- A300 -MD80

Misto prevalentemente Medio: MD11 -MD80 e due aa/mm tra A300, A321, DC9.

Medio/Corto Raggio: A300 -A321 -MD80 - DC9.

b) l'accoglimento di tutte le opzioni per il settore di Medio/Corto raggio espresse nell'apposito questionario consegnato agli AA/VV nell'agosto del '94.

c) l'impegno ad effettuare, una volta determinato il definitivo modello di impiego sulla base del nuovo assetto della flotta, un nuovo sondaggio di preferenza di settore per tutti gli AA/VV .

Ai fini dell'avvio agli addestramenti necessari per il passaggio dal Settore di M/R al Settore Misto, ferma restando la prosecuzione del previsto iter addestrativo per tutto il personale Interessato, sarà data priorità agli AA/VV che, prima del nuovo modello di impiego, abbiano fatto richiesta di transitare sul Settore di L/R; in ogni caso al di là del numero di abilitazioni possedute da ogni singolo AV, questi potrà essere impiegato esclusivamente in quadrivalenza all'interno delle aggregazioni espresse alla precedente lettera a) che verranno riportate sul foglio turni individuale mensile con l'avvio del nuovo sistema automatico di turnazione "Saturn 2".

Viene chiarito che le aggregazioni dei quattro aa/mm assegnati a ciascun AV non potranno variare se non a seguito di un cambio di settore.

Per gli AA/VV impiegati su voli con limiti giornalieri sia di M/R che di L/R ed a prescindere dal tipo di aeromobile impiegato, vengono precisati i seguenti chiarimenti applicativi:

a) Ai fini della definizione dei limiti mensili di volo, in presenza di attività mista, preso a riferimento il limite di L/R (85 ore), ogni ora di M/R è moltiplicata per il coefficiente di: 1.214 in programmazione, per il coefficiente 1,2 in effettuazione.

Analogamente ai fini del limite quindicinale di volo, ogni ora programmata su voli con limiti giornalieri di M/R è moltiplicata per il coefficiente 1,222.

Sul foglio turni individuale mensile sarà indicato il totale della programmazione tenuto conto del coefficiente 1,214 sopra evidenziato con l'avvio del nuovo sistema automatico di turnazione "Saturn 2".

b) Dopo un'attività di M/R, ai fini del Riposo Fisiologico spettante, della validità dei Riposi Mensili, nonché della ripresa del servizio, viene applicata la normativa di M/R, anche qualora l'attività successiva sia di L/R.

In linea prioritaria, i turni verranno costruiti senza collegare continuativamente avvicendamenti di M/R e di L/R.

Per evitare improduttività del turno è consentita la programmazione di un avvicendamento di M/R della durata di un giorno continuativamente collegato con un avvicendamento di L/R.

Entro il corrente mese si svolgerà un incontro con le RSA per monitorare l'applicazione del criterio suindicato.

Dopo tre mesi di sperimentazione e, successivamente ogni tre mesi, la Commissione Impiego valuterà la rispondenza del suddetto criterio alle esigenze di recupero degli sfridi e di qualità del turno individuale.

c) Dopo un'attività di L/R, agli stessi fini di cui alla precedente lett. b), viene applicata la normativa di L/R. In tali fatti specie sarà programmato oltre al Riposo Fisiologico contrattualmente spettante, almeno uno dei Riposi Mensili; ove possibile almeno due, in particolare per gli avvicendamenti con elevato tempo di volo.

## **2) A VVICENDAMENTI E TURNI MENSILI.**

Attraverso l'utilizzo del sistema automatico di produzione degli avvicendamenti, ormai in fase di piena gestione operativa, l'Azienda, a parità di costi, ricercherà la possibilità, di miglioramenti qualitativi degli avvicendamenti.

Le parti si impegnano a valutare nel prossimo futuro il "Bidding system" come elemento migliorativo della programmazione del turno individuale mensile.

Le parti si danno atto altresì dell'opportunità di individuare nell'ambito della Commissione Impiego le priorità da fornire al sistema automatico di turnazione per una migliore distribuzione dell'attività all'interno dei nuovi settori di impiego, fermi restando gli obiettivi di contenimento dei costi e di ottimizzazione nell'impiego delle risorse.

Su tale tema si terrà un incontro entro il 30 aprile 1995.

## **3) PARTENZA CON EQUIPAGGIO INCOMPLETO DALLO SCALO DI ARMAMENTO**

La partenza dallo Scalo di armamento è predisposta dall'Azienda con equipaggio di cabina al completo sulla base degli accordi vigenti.

Fermo restando quanto previsto dall'art. 3 punto 5 del vigente CCNL, in caso di equipaggio incompleto in base agli accordi vigenti, ai fini di consentire una puntuale valutazione delle motivazioni rispetto al dettato contrattuale, nonché al fine di evitare contenziosi di carattere individuale tali da pregiudicare la puntualità/regolarità dei voli, il responsabile del servizio di bordo compilerà un apposito modulo di segnalazione dell'accaduto che sarà inviato con la massima tempestività alla Commissione Impiego ed al Responsabile Assistenza Clientela a Bordo per la valutazione e gli interventi del caso.

Fermo restando la garanzia di effettuazione del volo da parte dei componenti l'equipaggio eventualmente incompleto, in tali casi, ove accertata dalla Commissione l'esistenza di tempi tali da consentire una tempestiva sostituzione della persona mancante, l'Azienda provvederà ad accreditare agli interessati la quota corrispondente a 12 ore di riposo cumulabili, da assegnare in godimento o retribuire per ogni giornata di volo effettuata con equipaggio incompleto.

Per facilitare il lavoro della Commissione viene sin d'ora stabilita in 2 ore dalla presentazione del volo, la misura indicativa dei "tempi insufficienti a consentire la sostituzione della risorsa".

#### **4) RISERVA**

Viene confermata la piena applicabilità di quanto previsto dal vigente CCNL "Riserva Alitalia" ove non specificamente modificato dall'Accordo del 13 luglio 1994.

L'assegnazione di un periodo di riserva potrà pertanto essere inferiore all'orario della fascia interessata, ferma restando la necessità di mantenere l'intervallo di almeno 12 ore tra due fasce di riserva a domicilio.

Una volta iniziata la riserva, la durata della stessa non potrà essere ridotta.

Non è possibile l'assegnazione di due fasce di riserva che interessino la stessa giornata.

Per quel che concerne l'istituto della "Riserva al Campo" viene definitivamente chiarito che i limiti massimi giornalieri applicabili sono quelli specificati dalla tabella di cui all'art.3 punto 2 lett. A) del CCNL, ferma restando l'applicazione del limite in effettuazione nei casi previsti.

#### **5) PREVISIONE DI SUPERAMENTO DEI LIMITI DI SERVIZIO MASSIMI PROGRAMMABILI PER ATTIVITA' SUCCESSIVA AD UN TRANSITO SULLO SCALO DI ARMAMENTO**

Fermo restando -in caso di proseguimento- il limite di effettuazione (13.00 ore), l'AV dovrà comunicare, ove possibile, la sua eventuale richiesta di sostituzione in tempo utile ad evitare penalizzazione alla puntualità/regolarità dei voli.

Fatta salva l'erogazione degli incentivi di cui ai punti 1 e 2 art. 8, in caso di fenomeni meteo, l'Assistente di Volo garantirà la prosecuzione.

#### **6) RECUPERO DEI RIPOSI INTERESSATI DA ATTIVITA'**

Per "riposo perduto" si intende il riposo che l'interessato non ha potuto godere in quanto impiegato in linea (es. allungamento del turno).

In simili circostanze l'Azienda riassegnerà tale riposo entro il mese di riferimento, salvo i casi di impossibilità per fine turno; in tal caso verrà riassegnato in operativo nel mese successivo.

Per "riposo sporcato" si intende il riposo programmato e goduto per il quale il riposo fisiologico seguente il volo (L/R) oppure il servizio svolto (M/R) abbiano inciso in misura tale da non consentirne il conteggio come riposo mensile.

In tali casi il riposo sarà riassegnato dall'Azienda entro il mese salvo che l'evento si verifichi o sia reso noto dall'AV nella seconda quindicina del mese, o l'interessato indichi preferenze circa la data di riassegnazione. Per queste fattispecie la riassegnazione potrà essere effettuata anche nel mese successivo di programmazione.

#### **7) SOTTOIMPIEGO**

Si conferma che d'al 1.1.95, a seguito dell'avvenuto riassorbimento delle eccedenze presenti nella qualifica CCJ, il sotto impiego non è più previsto per tale qualifica.

Per quanto concerne la qualifica di Responsabile, fermo restando quanto stabilito in materia dall'Accordo 13 luglio 1994 ("1 mese per anno sino a dicembre 1995, rinnovabile"), il sotto impiego verrà limitato esclusivamente in operativo, con esclusione dell'impiego come riserva al campo.

#### **8) QUALIFICHE**

, Viene stabilita a far data dal mese di novembre 1994 la decorrenza amministrativa dei passaggi da Capo Cabina Junior a Capo Cabina Senior secondo i criteri di anzianità definiti dall'accordo del 13 luglio 1994.

Di conseguenza nella prima programmazione utile verranno attuate le azioni addestrative necessarie per le abilitazioni agli aeromobili interessati.

Su specifica richiesta dell' interessato l' Azienda impiegherà il CCS in quadrivalenza esclusivamente sul settore di Medio/Corto Raggio con le stesse modalità previste per il CCJ.

Si precisa che la percentuale sulle provvigioni vendite mensili per la qualifica di Capo Cabina (CCS, CCJ) è da ritenersi unificata al valore del 6% con le modalità di erogazione previste.

### **Norma transitoria:**

Fermo restando quanto previsto dall' Accordo del 13 luglio 1994 in attesa dell' inserimento nella flotta Alitalia degli aeromobili di tipo "Twin" al fine di consentire un'equilibrata distribuzione dell'attività "wide bodies" all' interno dell'intera qualifica dei Capo Cabina, i CCS di nuova nomina verranno impiegati in quadrivalenza sugli AA/MM. B747, MD11, A300 (internazionale), MD80 con esclusione degli avvicendamenti interamente nazionali.

### **9) PARI TIME**

Con riferimento all' andamento dell' istituto del Part- Time viene istituita una Commissione Paritetica che periodicamente e a richiesta delle parti esaminerà l' evoluzione rispetto alle dinamiche occupazionali della categoria.

Le richieste di passaggio a tempo parziale presentate dal personale assunto a tempo pieno potranno essere accolte senza limitazioni percentuali rispetto all'organico a tempo indeterminato, compatibilmente alle esigenze aziendali.

Per le richieste di rientro a tempo pieno, qualora non risultasse possibile un loro integrale accoglimento, sarà data priorità alle richieste degli aa/w con maggior anzianità di lavoro a tempo parziale.

Il personale assunto a tempo parziale di cui all' art. 4, punto 2 Parte Generale CCNL, non potrà superare l' 8% del personale a tempo pieno ed avrà priorità, rispetto alle candidature esterne per l'instaurazione di un rapporto di lavoro a tempo pieno.

### **10) MODULARITA'**

Le parti si impegnano a definire dopo la definizione del presente accordo gli aspetti applicativi della Modularità della composizione degli equipaggi di cabina, in coerenza a quanto concordato nell' Accordo del 13 Luglio 1994:

"riduzione modulare delle composizioni equipaggio in proporzione al numero di passeggeri presenti sui singoli voli, sulla base del rapporto (Numero passeggeri/Numero AA/VV) derivante dalle composizioni equipaggio in vigore.

### **11) CHIARIMENTI AMMINISTRATIVI**

l' Azienda si impegna a dare immediatamente seguito ai necessari interventi finalizzati a garantire il corretto inserimento dell' attività svolta dagli AA/VV (stralci volo) nei sistemi automatici di consuntivazione e computo delle relative spettanze.

Con riguardo all'effettuazione di 4 tratte continuative internazionali viene confermata l'attribuzione delle indennità previste dall' art.9, punto 5 del CCNL

Riguardo alle modalità utilizzate per il riproporzionamento dei limiti di cui al punto 4,

dell' art. 7 Indennità di volo AZ nel corso dei mesi in cui si verifichi attività addestrativa o godimento delle ferie, le parti convengono di nominare un Giuri deputato ad indicare la corretta applicazione della norma ed al cui parere sin d' ora accettano di uniformarsi.

Tale Giuri avrà la seguente composizione:

- n.2 membri nominati dall' Azienda;
- n.2 membri nominati dalle OO/SS;
- n.1 membro (Presidente) scelto di comune accordo tra le Parti.

Il Giuri dovrà svolgere un' attenta valutazione circa le modalità di applicazione della norma in questione ed in tale attività potrà richiedere alle Parti ogni chiarimento/integrazione eventualmente ritenuti necessari per giungere a fornire un parere preso all'unanimità.

Qualora esperito tale percorso non, sia realizzabile una decisione unanime, il Presidente potrà elaborare una proposta, riferendosi a criteri di equità, che sarà assunta come parere del Giuri se approvata dai tre quinti dei Componenti.

## **12) RIPOSO FISIOLOGICO FUORI SEDE**

Fermo restando quanto convenuto nell'Accordo del 13 luglio 1994, punto 6, il riposo fisiologico fuori sede potrà essere programmato con durata inferiore a 10 ore, ma superiore ad 8 ore una sola volta al mese nel turno individuale dell' Assistente di Volo.

Per la riserva non vi sono limitazioni di assegnazione di avvicendamenti con riposo inferiore a 10 ore, fermo restando l'impegno dell'Azienda ad un' equa distribuzione di tali avvicendamenti .

In fase operativa il riposo fisiologico fuori sede potrà ridursi, per effetto dei ritardi, ad un minimo di 8 ore, purché vi sia omogeneità con l' equipaggio di condotta. In tali casi il minor riposo goduto fuori sede verrà recuperato in sede, o in alternativa, a scelta dell'interessato, andrà ad aggiungersi al riposo cumulabile di cui al punto 3 del presente verbale.

## **13) VOLI PER DAKAR E DUBAI**

In merito a tali particolari attività, si conviene che le Linee per Dakar e Dubai potranno essere programmate in andata e ritorno; dopo 1e stesce verranno assegnati 2 RF e verrà riconosciuto il trattamento economico previsto per la "Bitratta Internazionale".

Ulteriori esigenze di avvicendamenti con analoghe caratteristiche saranno oggetto di appositi incontri in sede di RSA.

## **14) INTEGRAZIONE AA/VV EX ALITALIA ED EX ATI.**

Per quel che riguarda i passaggi di qualifica e passaggio al parametro retributivo di CCS, per le parti relative agli effetti espletati dall'anzianità di servizio, si terrà conto ai fini dell' integrazione degli Assistenti di Volo ex ATI/ALITALIA:

### **a) CAPI CABINAJUNIOR**

della data di passaggio alla qualifica di "Capo Cabina" (o di "Responsabile di 1 a" se già appartenenti a tale qualifica) indipendentemente dall'Azienda all'interno della quale tale qualifica sia stata acquisita;

### **b) RESPONSABILI**

della data di passaggio alla qualifica di "Responsabile.. indipendentemente dall' Azienda all'interno della quale tale qualifica sia stata acquisita;

### **c) ASSISTENTI DI VOLO**

dalla data di assunzione nella società Alitalia o ATI

## **15) CONSUNTIVO ATTIVITA'**

L'Azienda metterà a disposizione delle OO/SS n. 1 copia dello specchio di attività consuntivata degli AA/VV.

Tenuto conto della riservatezza di tali informazioni le OO/SS nomineranno un responsabile per la consultazione di tale documentazione presso i locali aziendali.

### **POSTI DI RIPOSO**

Per quel che riguarda il completamento del programma di realizzazione di posti di riposo orizzontali per il PNC sull' a/m MD11, le OO/SS prendono atto del superamento delle difficoltà tecniche finora incontrate. L'Azienda conferma pertanto la prosecuzione del programma per la versione MD11 "all pax" .

Le parti si danno inoltre atto dell' opportunità di un sostanziale miglioramento dei posti di riposo sulle versioni MD11 "combi", sostituendo le attuali poltrone oggi utilizzate con altre di miglior confort per spazio di seduta; distanza e reclinabilità.

A tal fine sarà predisposto un apposito incontro tecnico con la Commissione Ambiente e Salute per verificare i progetti e i tempi di attuazione, che dovranno essere quelli strettamente necessari dal punto di vista tecnico.

In tale Sede saranno esaminate le tematiche tendenti al miglioramento delle attuali condizioni di riposo a bordo dell' a/m B747.

