

SEZIONE A - PILOTI

PARTE I

COSTITUZIONE DEL RAPPORTO E TIPOLOGIE CONTRATTUALI

Art. 1 Assunzione

Le assunzioni sono subordinate all'osservanza delle disposizioni legislative e normative in vigore ed alla buona conoscenza, scritta e parlata, della lingua italiana ed inglese.

All'atto dell'assunzione la Compagnia è tenuta a comunicare al Pilota, obbligatoriamente per iscritto:

- la decorrenza del contratto e, se questo è a tempo determinato, la relativa durata;
- durata dell'eventuale periodo di prova;
- la base di servizio;
- la qualifica e il grado;
- i dati retributivi essenziali;
- altre condizioni di lavoro eventualmente concordate;
- il riferimento al presente Contratto Collettivo Aziendale.

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

- un documento di identificazione personale;
- certificati di nascita, residenza, cittadinanza e stato di famiglia;
- titolo di studio;
- fotocopia del congedo militare o foglio matricolare (se previsto);
- fotocopia del codice fiscale;
- certificato penale;
- certificato carichi pendenti;
- n. 4 foto formato tessera;
- Brevetto C.P.L. + I.R. e A.T.P.L. "frozen" per i Copiloti, in corso di validità nonché le eventuali qualifiche professionali;
- altri documenti che la Compagnia ritenesse opportuno richiedere in relazione alle mansioni da affidare.

Il Pilota ha l'obbligo di domicilio entro 50 chilometri dal comune dove è collocata la sua base di servizio. Gli aeroporti di Malpensa, Linate e Bergamo costituiscono un'unica base di servizio.

Il Pilota è tenuto a dichiarare alla Società il domicilio di cui al capoverso precedente, nonché la sua residenza e il recapito telefonico ed a notificarne ogni successivo mutamento.

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

Il Pilota dovrà acquisire e mantenere in corso di validità le certificazioni e specializzazioni necessarie all'espletamento delle mansioni affidategli e per il mantenimento dei requisiti richiesti all'atto dell'assunzione.

Art. 2 Periodo di prova

L'assunzione può avvenire con un periodo di prova non superiore a sei mesi di effettiva prestazione di lavoro.

Il periodo di prova deve risultare dalla lettera di assunzione.

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

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

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

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

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

ART. 4 Contratti a tempo parziale

L'assunzione può avvenire a tempo parziale secondo le disposizioni di Legge (D.Lgs 25 febbraio 2000 n. 61 e successive modificazioni e integrazioni), che regolano anche la trasformazione del contratto a tempo pieno in contratto a tempo parziale nonché eventuali necessità di elasticità e flessibilità.

Il lavoro a tempo parziale potrà essere verticale, orizzontale o misto.

In relazione a quanto previsto dall'art. 3 del D.Lgs. 25 febbraio 2000, n. 61, così come successivamente modificato, nel contratto individuale di lavoro potranno essere convenute clausole di flessibilità/elasticità che consentano all'azienda, a fronte di esigenze tecniche, organizzative ed operative, di modificare con un preavviso di almeno cinque giorni la collocazione temporale della prestazione part-time nonché di richiedere la variazione in aumento della prestazione lavorativa nel part-time verticale e/o misto.

Ove l'azienda eserciti tale facoltà, il solo stipendio mensile sarà incrementato dell'8% in caso di variazione della collocazione della prestazione e del 4% in caso di incremento della prestazione. Le due percentuali di maggiorazione non sono cumulabili ed in caso di aumento della prestazione a parità di collocazione della quantità di lavoro originariamente pattuita trova applicazione la sola maggiorazione del 4%.

Nel caso in cui la variazione sia richiesta dal Pilota nessuna maggiorazione sarà dovuta.

In caso di lavoro a tempo parziale orizzontale il Pilota non può rifiutare il lavoro supplementare richiesto dalla azienda e la prestazione di lavoro supplementare verrà compensata con maggiorazione del 4% applicata al solo stipendio mensile. Il lavoro supplementare potrà essere richiesto fino a concorrenza del normale orario di lavoro.

Il trattamento economico e normativo sarà direttamente proporzionale alla ridotta durata della prestazione.

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

Le eventuali domande di trasformazione, definitiva o temporanea, del rapporto di lavoro a tempo pieno in rapporto a tempo parziale dovranno pervenire all'azienda entro il 30 aprile di ciascun anno; ove, compatibilmente con le esigenze aziendali, dette richieste fossero accolte la trasformazione avrà effetto dal 1° gennaio dell'anno successivo.

Art. 5 Contratti a tempo determinato

L'assunzione può avvenire con fissazione di un termine secondo le disposizioni di legge in materia.

L'assunzione dei Piloti a tempo determinato è possibile, per un tempo massimo, comprese eventuali proroghe, di 24 mesi. Dopo tale tempo massimo l'azienda, nel caso intendesse richiamare il dipendente o proseguire il rapporto di lavoro, provvederà all'assunzione del dipendente con contratto di lavoro a tempo indeterminato.

L'azienda si impegna a raggiungere tale tempo limite solo a fronte di specifiche esigenze formative e/o gestionali procedendo di norma, sulla base delle valutazioni individuali, alla stabilizzazione dei rapporti di lavoro dopo 12 mesi.

Nel caso in cui il Pilota abbia avuto precedenti contratti a tempo determinato non si provvederà all'apposizione, in caso di eventuale assunzione a tempo indeterminato, del periodo di prova.

Con riferimento ai limiti quantitativi di utilizzo dell'istituto del contratto a termine si stabilisce ai sensi dell'art. 10 del d.lgs n. 368 del 2001 che il numero dei Piloti in servizio con contratto a tempo determinato non potrà essere superiore al 15% rispetto all'organico totale dei Piloti assunti a tempo indeterminato.

Le parti convengono che, a verifica del presente istituto, avverrà un incontro con la RSUP nel corso del mese di novembre di ogni anno.

PARTE II SVOLGIMENTO DEL RAPPORTO DI LAVORO

ART. 6 Doveri dei componenti l'equipaggio di condotta

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

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

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

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

Art. 7 Divise - Indumenti Di Volo - Bagaglio

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

La vestizione è interamente a carico della Compagnia.

Il Pilota deve conservare in buono stato gli indumenti senza apportare agli stessi alcuna modifica.

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

La vestizione iniziale nonché il rinnovo periodico del vestiario sono i seguenti:

Oggetto	Quantità	Durata
Soprabito invernale	1	3 anni
Impermeabile estivo	1	3 anni

Giacca invernale	1	2 anni
Pantaloni invernali	2	2 anni
Giacca estiva	1	2 anni
Pantaloni estivi	2	2 anni
Camicie manica lunga	4	1 anno
Camicie manica corta	6	1 anno
Cravatta	2	1 anno
Berretto	1	3 anni
Pullover senza maniche	2	2 anni
Cintura	2	2 anni

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

Art. 8 Gradi del Pilota

I gradi dei Piloti sono i seguenti:

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

I diversi gradi non comportano differenziazioni di trattamento oltre quanto previsto nella parte IV della presente Sezione.

Art. 9 Passaggio di grado

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

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

Il passaggio da Pilota di Prima a Primo Ufficiale avviene quando il Pilota di Prima abbia maturato nel grado un'anzianità di servizio di compagnia di almeno 4000 ore di volo o 5 anni di effettivo servizio in linea come titolare.

L'assunzione diretta come Pilota di prima richiede una pregressa esperienza pari ad almeno 1200 ore di volo, di cui almeno 600 di linea.

Art. 10 Progressione di carriera

Nell'ambito delle esigenze organizzative e produttive dell'Azienda, la lista di anzianità aziendale regola il passaggio da un aeromobile ad un altro di livello superiore e l'avvio al corso comando, secondo le norme contenute nell'apposito regolamento.

La Compagnia potrà comunque procedere, sulla base delle esigenze organizzative ed operative, all'assunzione di Piloti da destinare a qualsiasi aeromobile componente la flotta nella misura del 25% del fabbisogno relativo. Nella stessa misura del 25% la Compagnia può procedere, sulla base delle proprie esigenze organizzative ed operative ed a prescindere dalla lista di anzianità, a transizione ad aeromobile superiore o ad avvisi al comando.

Art. 11 Ferie

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

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

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

Le ferie saranno assegnate dall'Azienda tenendo conto delle disponibilità e compatibilità aziendali.

Relativamente al periodo giugno-settembre, le ferie eventualmente richieste potranno essere concesse dalla azienda in misura non superiore a 10 giorni. L'accoglimento di richieste di ferie per un numero di giorni superiori a dieci sarà valutato dalla azienda in base alle esigenze tecniche, organizzative e produttive.

Entro il 30 settembre il Pilota dovrà comunicare all'Azienda la sua preferenza in ordine alla collocazione delle ferie nell'anno successivo. L'Azienda entro il 30

novembre successivo darà comunicazione scritta al Pilota dell'accettazione o dell'impossibilità di accettazione dei periodi richiesti per i mesi gennaio-maggio, ed entro il 30 aprile per i restanti mesi dell'anno. L'eventuale accettazione non pregiudica in ogni caso la possibilità dell'Azienda di procedere ad una diversa assegnazione delle ferie in presenza di sopravvenute esigenze operative.

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

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

Il godimento delle ferie deve intendersi interrotto nel caso di sopraggiunta malattia che non ne consenta la piena fruizione e che sia in ogni caso di durata non inferiore ai 3 giorni, sempre che l'interessato ne abbia dato tempestiva comunicazione all'Azienda, fornendo indicazione del luogo presso il quale può essere effettuata la visita di controllo.

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

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

Art. 12 Spese di trasporto

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

Al Pilota fuori sede compete il rimborso delle spese documentabili sostenute per recarsi in albergo al termine del servizio ed in aeroporto all'inizio del servizio ove l'Azienda non provveda al trasporto.

Art. 13 Missioni non di linea

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

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

indennità giornaliera aggiuntiva di € 20.66

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

Art. 14 Trasferimenti

In caso di trasferimento disposto dalla Compagnia il Pilota ha l'obbligo di domicilio entro 50 km dal comune ove è collocata la base di servizio.

Ove detto trasferimento comporti il cambio del domicilio del Pilota e della famiglia spetta il seguente trattamento:

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

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

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

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

Qualora, per effetto del trasferimento, il Pilota debba corrispondere un indennizzo per anticipata risoluzione del contratto di affitto regolarmente registrato, allo stesso verrà rimborsato l'indennizzo fino alla concorrenza di un massimo di tre mesi di affitto.

Art. 15 Congedo matrimoniale

Al Pilota che contragga matrimonio è concesso un permesso di 15 giorni consecutivi, dalla data del matrimonio con decorrenza della retribuzione base mensile e dell'indennità di volo minima garantita.

Tale permesso non è computato nel periodo delle ferie annuali.

Entro 60 giorni successivi al matrimonio, il lavoratore dovrà produrre alla Compagnia il certificato di matrimonio rilasciato dal Comune di residenza.

Art. 16 Assenza per malattia

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

Il Pilota è tenuto a presentare il relativo certificato medico di giustificazione entro il secondo giorno dall'inizio della malattia o della sua eventuale prosecuzione, salvo il caso di comprovato impedimento, comunicando con la massima tempestività la durata del periodo di infermità risultante dal certificato stesso.

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

La Compagnia ha diritto di far controllare lo stato di infermità ai sensi delle vigenti disposizioni di legge.

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

Il Pilota assente per malattia/infortunio è tenuto, fin dal primo giorno di assenza dal lavoro, a trovarsi nel domicilio comunicato alla Compagnia, in ciascun giorno, anche se domenicale o festivo, dalle ore 10.00 alle ore 12.00 e dalle ore 17.00 alle ore 19.00, ad eccezione dei casi di inidoneità temporanea al volo certificata da IML o SASN.

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

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

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

Il mancato rispetto da parte del Pilota degli obblighi sopra indicati comporta la perdita del trattamento economico di malattia ed è sanzionabile con l'adozione del provvedimento disciplinare della sospensione dal lavoro e dalla retribuzione e nei

casi più gravi dal licenziamento senza preavviso.

Come previsto dalla vigente normativa in materia, nei casi di assenza continuata per malattia o di assenza per infortunio (superiore a 20 giorni), il Pilota dovrà sottoporsi ad una visita medica straordinaria presso l'Istituto Medico Legale dell'Aeronautica Militare; sarà cura dell'istituto stesso, salvo diversa disciplina di legge o regolamentare, accertare in questo caso idoneità alla ripresa del servizio.

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

Art. 17 Trattamento di malattia

In caso di malattia/inidoneità il Pilota ha diritto alla conservazione del posto, in applicazione di un regime di comporta secco o per sommatoria, per un periodo di 12 mesi.

In caso di malattia/inidoneità per causa di servizio, a partire dal primo giorno di assenza e per i primi 8 mesi il dipendente percepisce la normale retribuzione mensile: per i successivi 4 mesi, il 50%.

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

Superato il periodo massimo di comporta, il Pilota dichiarato temporaneamente inidoneo al servizio di volo da IML potrà chiedere un periodo continuativo di aspettativa non retribuita, e priva di qualsiasi effetto ai fini dell'anzianità, giustificato dalla permanenza dello stato di inabilità temporanea certificata da IML, fino ad un massimo di 12 mesi.

Art. 18 Inidoneità permanente al volo

L'inidoneità permanente dichiarata dall'IML determina la risoluzione di diritto del rapporto di lavoro.

Art. 19 Assicurazioni

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

a) per morte: Euro 206.582,75

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

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

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

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

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

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

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

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

a) per morte: Euro 206.582,75

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

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

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

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

3. La Compagnia assicura il Pilota nel caso di morte per qualsiasi causa secondo i capitali di seguito indicati: € 206.582,75

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

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

Con le frasi:

- "fino a 52 anni" si intende: fino alla data di compimento dei 52° anno di età;
- "fino a 53 anni" si intende: da un giorno dopo la data di compimento dei 52° anno di età fino alla data del compimento del 53° anno di età;
- e così via per le frasi successive fino a 59 anni;
- "fino a 60 anni" si intende., da un giorno dopo la data dei compimento dei 59° anno di età fino alla data di compimento dei 60° anno di età ed eventualmente oltre.

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

6. La Compagnia, direttamente o tramite la adesione a Casse mutualistiche e di assistenza, assicura il Pilota per prestazioni sanitarie, integrative al Servizio Sanitario Nazionale.

L'onere assicurativo complessivo annuo pro-capite a carico dell'Azienda per ciascun Pilota aderente a Sanivolo è fissato in misura pari € 1.695.

Art. 21 Servizio di linea

1. Sistema Diarie

A. Diaria di linea

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

i. Modalità di calcolo

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

ii. Importi

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

Importo	€
Giornaliero	42
Orario	3,5

B. Basi estere

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

C. Liquidazione

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

2. Pernottamenti

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

Art. 22 Condizioni d'impiego e mutamento di mansioni

Il Pilota non è tenuto a prestare servizio diverso da quello per il quale è stato assunto. Tuttavia a bordo il Comandante dell'aeromobile nell'interesse della navigazione ha facoltà di adibire temporaneamente i componenti dell'equipaggio ad un servizio diverso da quello per il quale sono stati assunti.

In caso di necessità per la sicurezza della spedizione, i componenti dell'equipaggio possono essere adibiti a qualsiasi servizio.

Art. 23 Assunzione del pilota tra il personale non navigante

Il Pilota non più idoneo al servizio di volo, anche per cause di malattia, ha diritto di essere interpellato e, qualora in possesso dei requisiti richiesti, preferito nell'assunzione nei posti di personale non navigante per la durata di 2 anni dalla data di risoluzione del suo rapporto di lavoro.

La Compagnia si impegna a verificare, con la RSUP le possibili soluzioni per eventuali particolari situazioni di Piloti non più idonei al volo, in relazione ad una occupazione adeguata nell'ambito del personale non navigante.

In caso di assunzione tra il personale non navigante il Pilota ha diritto al normale trattamento di fine rapporto considerandosi di conseguenza istituito un nuovo rapporto di lavoro.

Art. 24 Disposizioni e regolamenti aziendali

Oltre al presente contratto collettivo, il Pilota deve osservare le disposizioni ed i regolamenti stabiliti dalla Compagnia entro i limiti della legge e del presente Contratto Collettivo.

PARTE III REGOLAMENTAZIONE DI IMPIEGO

Art. 25 Orario di lavoro, tempo di servizio, tempo di volo, riserva.

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

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

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

Art. 26 Riposi

La spettanza di riposi per ciascun Pilota viene fissata in 30 giorni per ogni trimestre di riferimento. I riposi assorbono le domeniche e le festività previste dalla vigente normativa di legge. I trimestri di riferimento sono: feb/mar/apr; mag/giu/lug; ago/set/ott; nov/dic/gen.

Il numero minimo di riposi programmabili nel mese viene fissato a 8.

Di questi giorni di riposo 2 nel periodo estivo (maggio/ottobre) e 3 nel periodo invernale (novembre/aprile) devono essere considerati inamovibili e sono individuati dalla azienda nei turni mensili, tenuto conto delle richieste del Pilota, compatibilmente con le esigenze organizzative ed operative.

L'Azienda in operativo per esigenze di servizio può spostare, anticipare, rinviare o cancellare un numero massimo di 4 riposi programmati del mese, fermo restando quanto stabilito per i riposi inamovibili.

I riposi non goduti nel trimestre di riferimento, fino a concorrenza dei 30 contrattualmente previsti, potranno, a scelta del pilota, essere riassegnati nel trimestre successivo, in aggiunta a quelli già spettanti, o liquidati con un compenso sostitutivo costituito da 1/20 della retribuzione mensile maggiorata del 50%.

Nel caso in cui il Pilota sia contattato nel giorno di riposo e si renda disponibile all'impiego nel giorno stesso, il riposo non goduto potrà, a scelta del Pilota, essere riassegnato nel trimestre successivo, in aggiunta a quelli già spettanti, o essere

liquidato con un compenso sostitutivo costituito da 1/20 della retribuzione mensile maggiorata del 75%.

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

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

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

Il pilota in addestramento non di linea ha diritto a 6 giorni di riposo al mese.

Art. 27 Addestramento

Il Pilota è tenuto al rimborso delle spese professionali di formazione per l'abilitazione agli a/m in uso dalla Compagnia.

La Compagnia agevolerà il personale di volo con anzianità aziendale superiore ad un anno, sostenendo direttamente l'onere economico relativo alle spese di abilitazione.

Tale importo, costituito da costi generali e spese vive di addestramento e soggiorno, verrà comunicato di volta in volta al Pilota che si impegnerà formalmente alla integrale restituzione alla Compagnia, in caso di risoluzione del rapporto di lavoro per dimissioni ovvero per licenziamento dovuto a motivi disciplinari che avvenga entro un lasso di tempo di tre anni dall'abilitazione di fine addestramento. L'importo da restituire verrà suddiviso in quote annue e correlato in maniera proporzionale al periodo trascorso dall'abilitazione all'eventuale uscita dalla Compagnia.

PARTE IV RETRIBUZIONE

Art. 28 STIPENDIO MENSILE

Ai Piloti è corrisposto lo stipendio mensile, corrisposto per 14 mensilità, modulato sulla base dell'anzianità di servizio nelle misure indicate nelle tabelle A e B allegate.

Art. 29 INDENNITÀ DI VOLO

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

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

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

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

Art. 30 TREDICESIMA E QUATTORDICESIMA MENSILITÀ

Ai Piloti è corrisposta, nel mese di dicembre, una tredicesima mensilità e, nel mese di giugno una quattordicesima mensilità costituite dallo stipendio mensile.

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

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

Art. 31 COMPONENTI TRATTAMENTO ECONOMICO E LORO PAGAMENTO

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

Art. 32 TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO

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

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

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

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

PARTE V RISOLUZIONE DEL RAPPORTO DI LAVORO E CODICE DISCIPLINARE

Art. 33 PROVVEDIMENTI DISCIPLINARI

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

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

- b. ritardi l'inizio del lavoro, lo sospenda o ne anticipi la cessazione senza giustificato motivo
 - c. esegua negligenemente il lavoro affidatogli
 - d. per disattenzione o per negligenza provochi danni a beni della Compagnia
 - e. trasgredisca l'osservanza della presente normativa di lavoro, dei regolamenti aziendali o commetta qualsiasi mancanza che porti pregiudizio alla disciplina, alla morale, all'igiene ed alla sicurezza.
3. Il licenziamento di cui alla lettera e) del precedente punto 1. Può essere adottato nei confronti del dipendente che commetta infrazioni alla disciplina e alla diligenza del lavoro, le quali pur essendo di maggior rilievo di quelle contemplate al precedente punto 2. non siano così gravi da rendere applicabile la sanzione di cui al successivo punto 4.

A titolo esemplificativo incorre nel provvedimento di licenziamento con preavviso il Pilota che:

- a. commetta lieve insubordinazione verso i superiori
 - b. danneggi colposamente beni della Compagnia
 - c. provochi una rissa sul posto di lavoro
 - d. si assenti ingiustificatamente dal lavoro per oltre un giorno
 - e. trasgredisca le norme contenute nel manuale operativo causando pregiudizio alla sicurezza del volo e/o alla regolarità e puntualità delle operazioni
 - f. commetta qualsiasi recidiva in una qualunque delle mancanze contemplate al precedente punto 2. quando siano già stati comminati due provvedimenti di sospensione negli ultimi due anni.
4. Il licenziamento senza preavviso potrà essere adottato nei confronti del Pilota colpevole di mancanze così gravi da non consentire la prosecuzione anche provvisoria del rapporto di lavoro.

A titolo esemplificativo incorre nel provvedimento di licenziamento senza preavviso il Pilota che:

- a. commetta grave insubordinazione verso i superiori
- b. danneggi volontariamente beni della Compagnia
- c. commetta furto ai danni della Compagnia o dei suoi dipendenti
- d. abbandoni il posto di lavoro con pregiudizio della incolumità delle persone o della sicurezza dei beni della Compagnia o comunque compia azioni che implicino gli stessi pregiudizi
- e. fumi ove ciò possa provocare pregiudizio alla incolumità delle persone o alla sicurezza di beni della Compagnia
- f. si assenti dal lavoro ingiustificatamente nel giorno seguente il riposo per due volte nell'arco di 12 mesi
- g. commetta qualsiasi recidiva in una qualunque delle mancanze contemplate al precedente punto 2 quando siano già stati comminati due provvedimenti di sospensione negli ultimi 12 mesi

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

La contestazione degli addebiti con la specificazione del fatto costitutivo dell'infrazione sarà fatta mediante comunicazione scritta nella quale sarà indicato

il termine entro cui il Pilota potrà presentare le proprie giustificazioni. Tale termine non sarà inferiore a 5 giorni.

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

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

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

Art. 34 PREAVVISO DI LICENZIAMENTO E DIMISSIONI

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

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

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

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

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

Tanto il licenziamento quanto le dimissioni saranno comunicate per iscritto.

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

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

PARTE VI PREVIDENZA

Art. 35 PREVIDENZA COMPLEMENTARE

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

L'adesione al Fondo può essere richiesta a partire dalla data di superamento del periodo di prova da parte dei Piloti assunti con contratto a tempo indeterminato.

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

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

PARTE VII NORME INTEGRATIVE

REGOLAMENTO LISTA DI ANZIANITÀ

1. Nell'ambito delle esigenze organizzative e produttive dell'Azienda, la lista di anzianità regola i passaggi ad aeromobile di livello superiore e l'avvio al corso comando. La Compagnia può procedere all'assunzione diretta di Piloti per qualsiasi aeromobile, alla transizione ad aeromobile superiore e ad avvio al comando nella misura del 25% del fabbisogno complessivo.
2. Nell'ambito delle esigenze organizzative e produttive dell'Azienda, si terrà conto della lista di anzianità per i criteri di scelta del Pilota interessato ad eventuali trasferimenti.
3. Nell'ipotesi di licenziamento per riduzione del personale, la lista di anzianità verrà considerata, unitamente agli altri criteri già stabiliti dalla legge, nella formazione della graduatoria dei licenziamenti e delle eventuali riassunzioni.
4. Nel mese di Gennaio di ogni anno la Compagnia curerà la pubblicazione della lista di anzianità di tutti i Piloti a tempo indeterminato e ne farà avere un esemplare a ciascun dipendente. Il dipendente che ritenga di non figurare al posto che gli spetta ha facoltà di reclamare per iscritto alla Compagnia entro 30 giorni dalla data di ricevimento della lista di anzianità. La Compagnia farà conoscere la sua decisione sul reclamo entro i 30 giorni successivi.
5. La lista di anzianità dei Piloti è compilata secondo l'ordine determinato dalle date di assunzione presso la Compagnia. In caso di parità di tali date, la precedenza sarà determinata dalla maggiore età anagrafica.
6. I Piloti giudicati idonei compiono il passaggio ad un livello di impiego superiore secondo l'ordine determinato dalla lista di anzianità nell'ambito delle esigenze organizzative e produttive dell'azienda. Possono comunque

transitare ad altro livello di impiego superiore solamente i Piloti che in base all'età potranno assicurare una permanenza minima con tale impiego pari a 3 anni. L'Azienda può disporre che il Pilota in possesso dei requisiti per il passaggio ad un livello di impiego superiore opti per la permanenza nel livello di impiego in essere qualora sia previsto il suo avvio all'addestramento per il comando entro le due successive stagioni addestrative.

7. I Piloti da avviare all'addestramento per il comando vengono esaminati secondo la lista di anzianità nell'ambito delle esigenze organizzative e produttive dell'azienda. Se giudicati idonei sono avviati al comando secondo la lista di anzianità nell'ambito delle esigenze organizzative e produttive dell'azienda. Sino al concorso del 25% del totale dei Piloti da prendersi in esame per l'avviamento al comando, la Compagnia ha facoltà di procedere secondo propri criteri di scelta prescindendo dalla lista di anzianità. Gli eventuali accertati motivi di inidoneità o di esclusione saranno comunicati agli interessati i quali avranno facoltà di ricorrere alla Direzione Operazioni Volo entro 10 giorni dalla comunicazione.
8. La posizione del candidato che non abbia superato il corso di addestramento per il comando al quale sia stato avviato per la prima volta, sarà ripresa in esame ai fini di un secondo e definitivo avvio al corso comando non prima di un periodo pari a 2 anni a far data dalla prima esclusione. L'eventuale esito negativo del corso sarà comunicato al Pilota per iscritto.
9. La rinuncia del Pilota all'avvio al corso di addestramento al comando non viene considerata prova negativa, qualora l'interessato informi della propria decisione l'Azienda entro 30 giorni dalla comunicazione riguardante la sua idoneità all'avvio al corso comando. Il Pilota rinunciatario verrà ripreso in esame per l'avvio al corso comando alla successiva convocazione della Commissione Avvio al Comando.
10. La Compagnia porterà a conoscenza della RSUP l'elenco nominativo dei Piloti idonei al corso comando almeno 20 giorni prima dell'inizio del primo corso previsto.
11. Ai fini del passaggio di aeromobile e dell'applicazione delle tabelle retributive gli aeromobili sono classificati dall'azienda in aeromobili di primo livello (corto/medio raggio) ed aeromobili di secondo livello (lungo raggio).

La fase dell'Advanced Course non è un periodo del Corso Comando.