

prot. 948/CSN

MINISTERO DEL LAVORO E DELLA PROVVIDENZA SOCIALE  
Direzione Generale dei Contratti di Lavoro - Divisione X

DEPOSITATO IL 19 LUG 2001

A CURA DI FISE

NELLA PERSONA DI GIUSEPPE BENINCASA  
AI SENSI DELLA LEGGE 23 LUGLIO 1996, N. 402

PAG. N. 75

IL DIRETTORE DELLA DIVISIONE  
(Dott. Carlo Gallo)

# CONTRATTO COLLETTIVO NAZIONALE DI LAVORO PER PILOTI DI ELICOTTERO

*Manfredo Windipuh*  
*Giuseppe Benincasa*  
*Giuseppe Benincasa*  
*Giuseppe Benincasa*

PER ANPAC  
SALVO RATIFICA  
*[Signature]*  
*J. Benincasa*

19 luglio 2001

*[Signature]*

Addì, 19 luglio 2001

TRA

FISE - Federazione Imprese di Servizi, rappresentata dal dott. Giuseppe Benincasa e dal dott. Alberto Valecchi, assistita da una delegazione di aziende aderenti all'AISE - Associazione Imprese Servizi Elicotteristici, rappresentata dal Presidente Manfredò Windisch Graetz, composta da:

AVIONORD	Daniele Paggiaro
ELILARIO	Giammarìo Bettiga
HELITALIA	Emilio Dalmasso
ELILOMBARDA	Alessandro Papis
ALIDAUNIA	Roberto Pucillo
ELITALIANA	Giampiero Pedone
FREEAIR	Alessandro Giulivi
HELIWEST	Luciano Villani
ELILOMBARDIA	Domenico Nania

E

l'ANPAC rappresentata dal responsabile comparto elicotteri Com.te Mario Persicone

l'U.P. rappresentata dal Com.te Paolo Bontempi e dal responsabile comparto elicotteri Com.te Alessandro Falsina

è stato stipulato il presente rinnovo del CCNL 25 giugno 1998 per i piloti dipendenti da imprese elicotteristiche esercenti il trasporto aereo non di linea e il lavoro aereo.

Addì, 19 luglio 2001

TRA

FISE - Federazione Imprese di Servizi, rappresentata dal dott. Giuseppe Benincasa e dal dott. Alberto Valecchi, assistita da una delegazione di aziende aderenti all'AISE - Associazione Imprese Servizi Elicotteristici, rappresentata dal Presidente Manfredò Windisch Graetz, composta da:

AVIONORD	Daniele Paggiaro
ELILARIO	Giammario Bettiga
HELITALIA	Emilio Dalmasso
ELILOMBARDA	Alessandro Papis
ALIDAUNIA	Roberto Pucillo
ELITALIANA	Giampiero Pedone
FREEAIR	Alessandro Giulivi
HELIWEST	Luciano Villani
ELILOMBARDIA	Domenico Nania

E

l'ASPI (Associazione Sindacale Piloti Italiani) rappresentata dal Segretario nazionale Com.te Massimo Tassan Toffola

è stato stipulato il presente rinnovo del CCNL 25 giugno 1998 per i piloti dipendenti da imprese elicotteristiche esercenti il trasporto aereo non di linea e il lavoro aereo.

## **PREMESSA**

Il presente contratto collettivo di lavoro si applica al personale addetto al comando, alla guida e al pilotaggio di elicotteri individuato nel suo complesso con la comune denominazione di Pilota, indipendentemente dalle qualifiche e dai gradi contrattualmente previste al successivo art. 4.

Il presente contratto ha lo scopo di favorire la massima trasparenza del rapporto diritti-doveri e la piena applicazione delle norme contrattuali al fine di raggiungere livelli sempre più elevati di sicurezza e di efficienza delle attività, in considerazione dell'obiettivo strategico del perseguimento di un costante miglioramento della qualità del servizio, in un quadro di relazioni industriali orientate a favorire il più ampio coinvolgimento dei piloti al raggiungimento dei necessari traguardi di competitività.

In osservanza della normativa vigente, il presente CCNL troverà applicazione anche per gli imprenditori del settore di nazionalità estera che operano sul suolo nazionale impiegando piloti di nazionalità italiana o estera nel rispetto delle specifiche regole di reciprocità, e per i piloti di nazionalità italiana, dipendenti da società italiane, che operano all'estero, salvo le condizioni di miglior favore nel loro complesso.

## 1. PARTE GENERALE

### Art. 1 – Assunzione

1. L'assunzione dei Piloti è subordinata all'osservanza delle disposizioni legislative e regolamentari vigenti.
2. Il contratto di lavoro deve essere stipulato per iscritto e contenere le seguenti indicazioni:
  - a) le generalità del Pilota;
  - b) la qualifica e il grado assegnato ai sensi e per gli effetti del successivo art. 4;
  - c) la durata dell'eventuale periodo di prova;
  - d) la misura della retribuzione;
  - e) la durata del contratto se questo è a tempo determinato;
  - f) la data e il luogo della stipula del contratto;
  - g) lo specifico richiamo al presente contratto collettivo;
  - h) la località di assunzione ai sensi dell'art. 29 del presente contratto.
3. Prima dell'assunzione, il Pilota dovrà presentare la seguente documentazione:
  - a) libretto di lavoro
  - b) certificato d'iscrizione all' E.N.G.A.
  - c) licenze ed abilitazioni possedute.
4. Il Pilota comunicherà alla Compagnia, a mezzo di lettera raccomandata, la propria residenza ed, eventualmente, il proprio domicilio se non coincidente ed ogni variazione degli stessi.

## **Art. 2 – Periodo di prova**

1. L'assunzione può avvenire con un periodo di prova non superiore ai sei mesi.
2. Il periodo di prova deve risultare dalla lettera di assunzione.
3. Non sono ammesse né la protrazione né la rinnovazione del periodo di prova.
4. Durante tale periodo sussistono tra le parti tutti i diritti e tutti gli obblighi previsti dalla presente normativa; tuttavia la risoluzione del rapporto di lavoro può aver luogo ad iniziativa di ciascuna delle due parti, in qualsiasi momento, con atto scritto e senza preavviso.
5. Qualora la risoluzione del rapporto di lavoro durante il periodo di prova avvenga per dimissioni, la retribuzione è corrisposta per il solo periodo di servizio prestato; qualora invece la risoluzione del rapporto avvenga ad iniziativa della Compagnia, al Pilota sarà corrisposta la normale retribuzione mensile sino alla fine del mese in corso. Ove il rapporto venga risolto durante il periodo di prova per licenziamento, il Pilota ha diritto al pagamento del viaggio di rientro in treno (1a classe) o in aereo (classe turistica).
6. Scaduto il periodo di prova senza che sia intervenuta la disdetta, l'assunzione del Pilota diviene definitiva e l'anzianità di servizio decorrerà a tutti gli effetti dal giorno dell'assunzione stessa.
7. 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 qualora la malattia e l'infortunio siano insorti per causa di servizio e comunque fino alla data di scadenza del periodo di prova.

### **Art. 3 – Contratto a tempo determinato**

Il contratto a tempo determinato è disciplinato dalla legge 18 aprile 1962 n. 230 e sue successive modifiche ed integrazioni.

## **Art. 4 – Qualifiche e gradi**

1. Le qualifiche dei Piloti sono le seguenti:
  - Comandante
  - Pilota
  
2. I gradi dei Piloti sono i seguenti:
  - Comandante Superiore
  - Primo Comandante
  - Comandante
  - Primo Ufficiale
  - Pilota di 1°
  - Pilota di 2°
  
3. Il Pilota non può prestare servizio diverso dalla qualifica per cui è stato assunto.
  
4. Le funzioni di pilotaggio e di comando degli aeromobili sono assegnate esclusivamente dall' esercente, con riferimento alle licenze ed alle abilitazioni possedute dal Pilota, indipendentemente dalla qualifica e dal grado contrattuale. Pertanto il Pilota con la qualifica di Comandante potrà assolvere alle mansioni tanto di Comandante che di Pilota su ogni tipo di aeromobile su cui abbia l'abilitazione, secondo le esigenze operative della Compagnia.



## **Art. 5 – Passaggio di qualifica e grado**

1. La qualifica ed il grado vengono assegnati dalla Compagnia anche tenendo conto dei titoli professionali, dell'esperienza acquisita e delle ore di volo effettuate anche in precedenti impieghi, attenendosi anche alla lista di anzianità, laddove esistente.
2. Al Pilota che sia chiamato a sostituire un altro Pilota HEMS che abbia il diritto alla conservazione del posto a norma di legge e di contratto, verrà corrisposta la retribuzione relativa al grado di Comandante.
3. Le qualifiche e i gradi superiori verranno attribuiti alle seguenti condizioni di anzianità unitamente a tutti i requisiti professionali sotto indicati.

### **Da Pilota di 2° a Pilota di 1°:**

- 12 mesi di permanenza aziendale nel grado;
- possesso almeno di Licenza di Pilota Commerciale di Elicottero (con abilitazione IFR richiesta per i servizi TPP, OFF SHORE, HEMS).

### **Da Pilota di 1° a 1° Ufficiale:**

- 2 anni di permanenza effettiva nel grado;
- possesso della Licenza e dei requisiti di cui al punto precedente;
- attività di volo su elicottero di almeno 1.000 ore. Per l'impiego da primo ufficiale su elicotteri plurimotore, è richiesta una esperienza minima di 200 ore su tali elicotteri.

### **Da 1° Ufficiale a Comandante:**

- l'attribuzione di tale qualifica compete alla Compagnia, in applicazione di uno dei successivi Art.li 6, 7, 8 del presente CCNL.

### **Da Comandante a Primo Comandante:**

- 5 anni di anzianità nel grado;
- licenza di pilota di linea di elicottero.

### **Da Primo Comandante a Comandante Superiore:**

- Il grado viene attribuito dalla compagnia a quei piloti che ricoprono particolari incarichi, quali Direttore Operativo, Capo pilota.

## **Art. 6 –Assunzione diretta del Comandante**

1. Per esigenze operative, dopo aver valutato con le OOSS la possibilità o meno di impiegare il personale Pilota in forza, tenendo conto anche della lista di anzianità, la Compagnia ha facoltà di assumere Piloti per l'impiego diretto con la qualifica di Comandante in possesso dei requisiti previsti dall'art.8, relativamente all'attività di volo.

## **Art. 7- Nomina a Comandante**

1. Il pilota impiegato in attività di elisoccorso-Hems, Offshore, su elicotteri dove è prescritto un solo pilota, in possesso dei requisiti previsti dall'art. 8, dopo 90 giorni di impiego effettivo, in un periodo di 5 anni, acquisisce la qualifica ed il grado di Comandante con iscrizione all'Albo tramite comunicazione formale alla ex struttura ENGA.
  
2. In applicazione del DPR 18 novembre 1988 n.566 e alle norme emanate dall'Albo professionale gente dell'Aria (ENGA), la Compagnia ha facoltà di effettuare l'iscrizione all'Albo tramite comunicazione formale alla ex struttura ENGA con il titolo di Comandante:
  - a) Un pilota in possesso di licenza di pilota commerciale di elicottero e che svolge le funzioni di "pilota responsabile" nei servizi di trasporto di linea e non di linea su elicotteri sui quali è prescritto un solo Pilota.
  
  - b) Un pilota in possesso di licenza di pilota di linea di elicottero e che svolge le funzioni di "Pilota Responsabile" su elicotteri impiegati nei servizi di trasporto aereo di linea e non di linea, qualunque sia l'equipaggio minimo di condotta prescritto.
  
3. Il Pilota durante i 90 giorni di impiego previsti nel precedente comma 1 percepirà una indennità di funzione comando pari alla differenza tra il livello retributivo previsto dal proprio grado e il livello retributivo del grado di Comandante .

## **Art. 8- Corso addestramento al comando**

1. Fatte salve le disposizioni di cui a precedenti Art. 6 e 7, può essere avviato al corso di addestramento al comando il Pilota che abbia maturato il grado di 1° Ufficiale e che sia in possesso dei seguenti requisiti:  
possesso della Licenza di Pilota Commerciale di elicottero o Licenza di Pilota di Linea di elicottero con abilitazione IFR richiesta per i servizi TPP, HEMS, OFF SHORE , attività di volo su elicottero di 1500 ore di cui almeno 300 su plurimotore (TPP, HEMS, OFF SHORE).
2. 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 di addestramento per il comando e sempre che se ne presenti l'occasione non prima di un anno dalla data della prima esclusione.
3. La rinuncia del Pilota all'avvio al corso di addestramento per il comando non viene considerata prova negativa, qualora l'interessato informi delle proprie decisioni l'Azienda entro 15 giorni dalla comunicazione riguardante la sua idoneità all'avvio al corso comando.
4. L'idoneità all'accesso al corso comando, fatti salvi i concetti professionali esposti, è regolato dalla lista di anzianità aziendale, laddove esistente.
5. Le modalità di svolgimento del corso comando sono determinate in sede aziendale e devono essere allegate, così come previsto dalle disposizioni di legge, al manuale operativo della Società.

## **Art. 9 – Aggiornamento Professionale**

1. La Compagnia avrà cura di offrire, per quanto possibile, pari opportunità di miglioramento delle qualifiche, ai propri Piloti.

## **Art. 10 – Lista di anzianità**

1. La lista di anzianità potrà essere eventualmente definita in sede sindacale e in quelle aziende dove vi siano almeno 5 Piloti in organico.
2. Ove istituita essa dovrà essere pubblicata e regolare il passaggio del Pilota alle varie qualifiche ed essere applicata, compatibilmente con le vigenti disposizioni di legge, in caso di riduzione del personale e/o riassunzioni e dovrà essere articolata secondo il seguente schema:  
la lista di anzianità aziendale, ove istituita, regola la posizione di ogni singolo dipendente rispetto agli altri, e deve essere obbligatoriamente utilizzata, per la determinazione dei passaggi di grado, per l'assegnazione della funzione di comando, per l'individuazione del personale avente diritto a conseguire ulteriori qualifiche professionali, per determinare l'incarico di comando a bordo dell'aeromobile tra pari grado, per i licenziamenti individuali o collettivi, per le riassunzioni, con la sola esclusione dei licenziati per motivi disciplinari.
3. La lista d'anzianità è composta dalla sommatoria di tutti i periodi in cui il lavoratore è stato alle dipendenze dell'Azienda, anche se in tempi non consecutivi. Tra due Piloti, a parità di periodi di servizio svolti, si reputerà più anziano colui che vanta la maggior età anagrafica.
4. La lista d'anzianità preparata dalla Compagnia con la partecipazione delle OO.SS. deve essere aggiornata annualmente al 31 Gennaio. Inoltre, ad ogni nuova assunzione e ad ogni passaggio di grado dovrà essere riformulata. Sarà compito della Compagnia consegnarne, contestualmente all'avvenuta stesura, copia originale alla R.S.A. ed inviarla, entro un massimo di 7 giorni, a tutti i Piloti, nonché alle OO.SS. firmatarie del CCNL.
5. L'aspettativa, a qualsiasi titolo imputata, non influisce sulla propria posizione nella lista d'anzianità, che continua ad avanzare autonomamente.

**Art. 11 – Investimenti/Innovazioni tecnico-organizzative**

1. La Compagnia esporrà, entro il primo quadrimestre di ogni anno, alle organizzazioni sindacali dei Piloti ed alle rappresentanze sindacali aziendali, nel corso di un apposito incontro, le prospettive produttive nei programmi di investimento, nonché le prevedibili implicazioni sulla ,occupazione e le condizioni di lavoro.
2. Analoga esposizione verrà effettuata dalla Compagnia, anche a richiesta delle organizzazioni sindacali dei Piloti, qualora si verificassero, nel corso dell'anno, aggiornamenti significativi di tali programmi.
3. Nel caso di innovazioni tecnico-organizzativo che comportino sostanziali modifiche all'assetto produttivo (per esempio, introduzione di nuove tecnologie, rilevanti modifiche degli impianti, immissione di nuovi tipi di elicotteri, ecc.), ne sarà data dalla Compagnia preventiva comunicazione alle organizzazioni dei Piloti ed alle corrispondenti rappresentanze sindacali aziendali, cui potrà far seguito, a richiesta di una delle parti da avanzarsi entro 5 giorni, un incontro per l'esame della materia in ordine ai riflessi sull'occupazione e sulle condizioni di lavoro. Tale esame – salvo diversi accordi raggiunti tra le parti – dovrà essere condotto nei 10 giorni successivi alla richiesta stessa.
4. La Compagnia non darà luogo alle modifiche suddette prima che sia espletata la procedura di cui sopra.

## **Art. 12 – Osservatorio Nazionale tra FISE – ANPAC e UP**

1. L'Osservatorio Nazionale è costituito in adempimento a quanto stabilito dalle intese contrattuali nazionali e svolge, senza alcun fine di lucro, quanto ad esso demandato dalle parti costituenti.
2. L'Osservatorio ha potere deliberante nei propri ambiti di competenza.
3. L'Osservatorio ha sede in Roma e l'indirizzo viene fissato presso l'Associazione del presidente.
4. L'osservatorio è costituito da 8 membri che durano in carica un triennio e possono essere riconfermati.
5. I componenti dell'Osservatorio sono nominati in misura paritetica dalle Organizzazioni imprenditoriali e da quelle Sindacali dei lavoratori (in proporzione al numero degli iscritti), stipulanti il contratto collettivo per il settore.
6. Il Presidente è nominato su designazione delle Organizzazioni Imprenditoriali e durerà in carica due anni.
7. Il Vice-Presidente è nominato su designazione delle Organizzazioni Sindacali dei Piloti e durerà in carica due anni.
8. Compiti dell'Osservatorio sono:
  - vigilare sul corretto comportamento degli operatori e dei lavoratori del settore, con il più generale obiettivo di perseguire la più ampia applicazione dei contratti collettivi di lavoro e la più concreta ottemperanza alle vigenti disposizioni di legge;
  - promuovere azioni atte a migliorare la sicurezza del settore;
  - vigilare sulla corretta applicazione delle norme di legge, di regolamento e di contratto da parte degli enti committenti, prendendo in esame anche segnalazioni che provengano da parte di associati e non;
  - effettuare monitoraggi, studi ed analisi dell'andamento del mercato, degli appalti e dell'occupazione acquisendo anche dati relativi, agli operatori del settore e al numero degli occupati;
  - nell'obiettivo di perseguire un sempre maggiore sviluppo del settore, ricercare strumenti e regole, per il rispetto generalizzato delle norme del CCNL e delle relative intese integrative, riconoscendo nell'associazionismo la strada obbligata per lo sviluppo e la gestione delle problematiche del settore.
9. Qualora L'osservatorio, investito della materia, non sia in grado di deliberare, le parti sono libere di segnalare le irregolarità che ritengano motivatamente di riscontrare, agli organi pubblici competenti (Ministeri, Sedi competenti dell'ispettorato del lavoro, Inps, Inail, Magistratura).



10. L'Osservatorio potrà elaborare studi di orientamento sulle metodologie e organizzazione del lavoro.
11. L'Osservatorio può sentire eventuali interessati e/o comunque coinvolti nelle varie questioni.
12. Spetta al Presidente:
  - rappresentare l'Osservatorio di fronte ai terzi ed in giudizio;
  - presiedere le adunanze;
  - sovrintendere, di concerto con il Vice-Presidente, all'applicazione del presente regolamento;
  - promuovere l'esecuzione delle deliberazioni, di concerto con il Vice-Presidente;
  - svolgere ogni altro compito demandatogli dall'Osservatorio.
13. Potranno essere inviati ai lavori dell'Osservatorio i rappresentanti di quegli organismi la cui partecipazione risulti utile ai fini degli argomenti in discussione.
14. L'Osservatorio, di norma, si riunisce una volta al mese ed, in via straordinaria, ogni qualvolta sia richiesto da almeno 1/3 dei componenti effettivi  
La convocazione è fatta anche a mezzo fax almeno 7 giorni prima della data fissata per la riunione.  
In caso di urgenza il termine potrà essere ridotto a 48 ore.  
Gli avvisi di convocazione devono contenere l'indicazione del luogo, giorno e ora della riunione e degli argomenti da esaminare.
15. Le decisioni dell'Osservatorio sono prese a maggioranza assoluta dei presenti. Ciascun componente ha diritto ad un voto e non sono ammesse deleghe.
16. Delle riunioni viene redatto un verbale in triplice originale.
17. Per la segreteria l'Osservatorio potrà avvalersi del personale dell'Associazione cui aderisce il Presidente.
18. I membri dell'osservatorio sono tenuti ad osservare il massimo riserbo su tutto quanto forma oggetto delle proprie funzioni e nell'esercizio delle medesime.

**Art. 13 – Responsabilità Civile e/o Penale**

1. Al comandante dell'aeromobile che, per motivi professionali, sia coinvolti in procedimenti civili o penali, per fatti riguardanti terzi estranei alla Compagnia, direttamente connessi con l'esercizio delle funzioni svolte, da parte della Compagnia sarà garantita dalla fase iniziale del procedimento l'assistenza legale nonché l'eventuale pagamento delle spese legali e giudiziarie e risarcitorie.
2. La tutela di cui al precedente comma è esclusa nei casi di dolo o colpa grave del Comandante accertati con sentenza passata in giudicato.

**Art. 14 – Condizioni di miglior favore**

1. Il presente contratto, le cui disposizioni sono correlate ed inscindibili tra di loro nell'ambito di ciascun istituto, fa salve le condizioni di miglior favore, comunque costituitesi fra la Compagnia ed il Pilota.

## **Art. 15 – Pari opportunità**

1. Le parti confermano la più ampia disponibilità, in armonia a quanto previsto dalla normativa vigente in merito, a definire norme pratiche attuative concernenti personale femminile appartenente alla categoria dei Piloti, ferma restando la piena operatività nei confronti di detto personale di tutte le normative di carattere contrattuale in essere.

## 2. PARTE ECONOMICA

### Art. 16 – Stipendi minimi contrattuali

1. Gli stipendi minimi contrattuali mensili lordi, comprensivi dell'indennità di contingenza, riguardanti ciascuna qualifica e grado, sono quelli di cui alla tabella al comma 2
2. Tabella:

		<b>AUMENTI RISPETTO CCNL 25/06/98</b>
Comandante Superiore	2.759.461	482.461
Primo Comandante	2.593.846	453.846
Comandante	2.432.846	425.846
1^ Ufficiale	2.121.846	372.846
Pilota di 1^	2.036.538	358.538
Pilota di 2^	1.936.384	346.384
Salario di ingresso	1.936.384	346.384

**Art. 17 – Indennità di contingenza**

1. L'indennità di contingenza in vigore alla firma del presente CCNL riguardante ciascuna qualifica e grado è quella di cui alla tabella al comma 2.
2. Tabella:

Comandante Superiore	1.037.000
Primo comandante	1.024.000
Comandante	1.015.000
Primo Ufficiale	1.005.000
Pilota di 1 <sup>^</sup>	996.000
Pilota di 2 <sup>^</sup>	970.000
Salario di ingresso	970.000

## Art. 18 – Indennità di volo

1. Mensilmente la Compagnia corrisponderà al Pilota un importo garantito pari a sessanta (60) ore di indennità di volo, in funzione della qualifica e del grado.
2. La misura oraria della stessa è quella indicata dalla tabella al comma 4
3. Detta indennità verrà corrisposta anche durante il periodo di ferie, di malattia e di infortunio.
4. Tabella:

	<b>ALIQUOTA ORARIA</b>	<b>AUMENTI RISPETTO CCNL 25/06/98</b>
Comandante Superiore	72.147	12.622
Primo Comandante	71.574	12.524
Comandante	70.933	12.418
1^ Ufficiale	52.632	9.252
Pilota di 1^	46.018	8.103
Pilota di 2^	36.624	6.469
Salario di ingresso	16.543	2.958

## Art. 19 – Indennità integrativa di volo

1. Per ogni ora di volo effettuata dal Pilota, con esclusione delle ore di addestramento per il pilota, verranno riconosciuti gli importi lordi orari di cui alla tabella al comma 6 per un minimo di 200 ore di volo in un anno.
2. Nel mese di dicembre in concomitanza con la corresponsione della 13<sup>a</sup> mensilità la Compagnia corrisponderà l'indennità pari a 100 ore.
3. Con le competenze del mese di marzo, sempre a titolo di indennità integrativa di volo, la Compagnia corrisponderà l'indennità pari ad altre 100 ore, più eventuali conguagli dovuti nel caso in cui il Pilota abbia svolto dal 1 gennaio al 31 dicembre del precedente anno un'attività di volo superiore alle 200 ore.
4. Nel caso di inizio o cessazione del rapporto di lavoro nel corso dell'anno l'indennità integrativa di volo verrà corrisposta con eventuale riproporzionamento a ratei sul valore totale di 200 ore, anche per la determinazione degli eventuali conguagli per le ore effettivamente svolte dal pilota nel periodo di riferimento, considerando come mese intero, la frazione di mese superiore ai 15 giorni.
5. Detta indennità verrà corrisposta anche durante il periodo di ferie, di malattia e di infortunio.
6. Tabella:

	<b>ALIQUOTA ORARIA</b>	<b>AUMENTI RISPETTO CCNL 25/06/98</b>
Comandante Superiore	40.840	7.140
Primo Comandante	40.240	7.040
Comandante	39.515	6.915
1 <sup>a</sup> Ufficiale	37.125	6.525
Pilota di 1 <sup>a</sup>	35.925	6.325
Pilota di 2 <sup>a</sup>	30.975	5.475
Salario di ingresso	8.890	1.590



## **Art. 20 – Aumenti periodici di anzianità**

1. Il Pilota ha diritto per tutto il corso della carriera a n. 10 (dieci) aumenti biennali del 5% sulla retribuzione sul livello di appartenenza riferite alle tabelle relative a:
  - minimo;
  - contingenza;
  - indennità di volo;
  - indennità integrativa di volo.

Gli aumenti decorrono dal 1° del mese successivo al compimento del biennio.

2. In caso di promozione da una qualifica all'altra o da un grado all'altro, il Pilota conserva in cifra gli aumenti di anzianità maturati ed il nuovo scatto sarà commisurato a quello della qualifica o del grado posseduti al momento della maturazione.
3. Gli attuali scatti maturati saranno congelati come superminimo ad personam non assorbibile.
4. Il periodo maturato dall'ultimo scatto sarà utile per le erogazioni del nuovo primo scatto.

**Art. 21- Indennità di volo notturno**

1. Al pilota impiegato nel turno di notte nei servizi H24 compete un'indennità di volo notturno per ogni ora di volo effettuata.
2. La misura di base della stessa è pari al 16% della indennità di volo oraria di cui alla tabella al comma 4 art. 18, con un minimo garantito di 6 ore di volo per ogni notte, salvo diversi accordi di miglior favore in sede aziendale.

## **Art 22 – Indennità di volo addestrativa**

1. Ai Piloti Istruttori o Controllori la compagnia corrisponderà mensilmente una indennità di volo addestrativa per ogni ora di volo svolta in qualità di Istruttore o Controllore pari a Lit. 100.000, salvo diversi accordi di miglior favore a livello aziendale.

**Art. 23 - Indennità di volo aggiuntiva**

- 1 L'indennità di volo aggiuntiva è una eventuale componente addizionale dello stipendio che potrà essere determinata in sede Aziendale nell'ambito degli Accordi integrativi ovvero con accordo diretto con il Pilota, allo scopo di consentire una maggior armonizzazione, anche economica, dei trattamenti in atto nelle singole realtà aziendali con quanto stabilito dal presente CCNL.
- 2 Detta indennità, laddove istituita, sarà corrisposta anche durante il periodo di ferie, malattia o infortunio.

**Art. 24 - Indennità di disagio**

1. Al Pilota per ogni turno di servizio programmato, a prescindere dalla durata dello stesso, verrà corrisposta mensilmente una indennità di disagio, da determinarsi in sede di trattativa aziendale con la RSA, in funzione della distanza dalla residenza alla base, al fine di compensare il tempo impiegato dal pilota per raggiungere la base stessa.
2. Per le Aziende che hanno già definito l'elemento di cui al presente articolo restano invariati i valori in essere.

**Art. 25 - Maggiorazione per lavoro festivo**

1. Il Pilota in servizio nelle festività riportate nel successivo comma 2 spetta un maggiorazione della retribuzione pari al 20% della retribuzione giornaliera calcolata dividendo la retribuzione lorda complessiva annuale per 183.
2. Sono considerati giorni festivi: il 1° giorno dell'anno, L'Epifania; il 25 Aprile, il lunedì dopo Pasqua, il 1° maggio, il giorno dell'Assunzione, il giorno di Ognissanti, il giorno della Immacolata Concezione, il giorno di Natale, il 26 Dicembre.

**Art. 26 – Indennità per servizio straordinario**

1. Al Pilota impiegato in servizio straordinario così come previsto dagli art.li 44 e 46 verrà corrisposta una indennità giornaliera pari alla retribuzione giornaliera calcolata dividendo la retribuzione lorda complessiva annuale per 183 e aumentata del 50 %.
2. Per i Piloti che alla data di stipula del presente CCNL abbiano giornate contrattuali di impiego pari a 190 o 200, l'indennità di cui al comma precedente verrà calcolata dividendo la retribuzione lorda complessiva annuale per 190 e 200.

**Art. 27 - Tredicesima mensilità**

1. La Compagnia corrisponderà al Pilota, entro il 20 dicembre di ciascun anno, una tredicesima mensilità costituita dal minimo contrattuale, dagli aumenti periodici di anzianità, dall'indennità di contingenza, dall'eventuale indennità di volo aggiuntiva, da eventuali super minimi e/o assegni ad personam.
2. In caso di inizio o di cessazione del rapporto di lavoro nel corso dell'anno, il Pilota ha diritto, superato il periodo di prova a tanti dodicesimi di tredicesima mensilità quanti sono i mesi di servizio prestato. La frazione di mese pari o superiore a 15 giorni viene computata come mese intero.



## **Art. 28 - Salario d'ingresso**

Al fine di favorire l'inserimento dei giovani all'interno di un mercato del lavoro particolarmente selettivo, il pilota che abbia meno di 500 ore di volo verrà assunto con la qualifica di Pilota di 2° e gli verrà corrisposta per 2 anni la retribuzione di cui alla tabella allegata al presente c.c.n.l., alla voce "Salario di ingresso".

Qualora, nel caso sopra esposto, il Pilota dovesse raggiungere prima del 24° mese il limite delle 500 ore di volo, da quel momento percepirà dal 1° mese o dal mese successivo (frazione 15 giorni) l'intera retribuzione relativa al proprio livello.

**Art 29 – Sede di lavoro**

La sede di lavoro è individuata nel contratto d'assunzione, ed è coincidente con la base d'armamento della compagnia.

## **Art. 30 - Trasferte**

1. Il Pilota chiamato a svolgere la sua attività lavorativa in un luogo diverso da quello di assunzione ha diritto alla rifusione delle spese sostenute a piè di lista e/o forfettariamente secondo le disposizioni di legge vigenti.  
Le relative modalità verranno concordate a livello aziendale con le rispettive RSA.
2. I Piloti impiegati in attività HEMS o OFFSHORE hanno diritto al seguente trattamento minimo:

### A) Viaggio

La compagnia rimborserà le spese sostenute dal Pilota, dalla propria residenza per raggiungere nel più breve tempo possibile la base operativa, tramite aereo, treno in prima classe, piroscalo, auto personale. In alternativa la Compagnia potrà fornire direttamente al Pilota presso la propria residenza i relativi titoli di viaggio.

L'utilizzo dell'autovettura personale, nel rispetto dell'obiettivo di celerità del mezzo, è autorizzata per i viaggi fino 800 Km totali per andata e ritorno, in caso di previsione di percorrenze superiori occorre la preventiva autorizzazione da parte della Compagnia. Il rimborso spese per l'uso dell'autovettura personale è pari a lire 600 per ogni Km, oltre alle spese autostradali documentate.

### B) Alloggio

Presso tutte le basi operative di HEMS e OFFSHORE, la Compagnia fornirà l'alloggio in albergo di almeno 3 stelle o superiore, o in alternativa un appartamento/residence per ogni singolo componente dell'equipaggio con incluso il servizio di riassetto e pulizia.

La scelta dell'albergo o dell'appartamento/residence dovrà essere concordata con la RSA.

Al Pilota che, per sue motivazioni personali, dovesse rinunciare al trattamento di alloggio predisposto dall'Azienda spetterà un'indennità forfettaria giornaliera pari a Lit. 30.000. Al fine di evitare possibili diseconomie sarà cura del Pilota avvisare in anticipo la Direzione Aziendale.

### C) Vitto

Data la particolare attività svolta con continuità fino a 13 ore giornaliere, al Pilota spetta una diaria forfettaria pari a lire 60.000 a copertura di tutte le spese per il vitto.

Al Pilota che sia chiamato a prestare la propria attività lavorativa, sulla stessa base di assunzione, nel caso in cui la natura del servizio non consenta la consumazione del pasto presso il proprio domicilio, competerà per i pasti il medesimo trattamento riservato al pilota in trasferta.

#### D) Auto di servizio

Per il Pilota in trasferta cui compete l'indennità di trasferta ha diritto ad avere rimborsato le spese di viaggio tra la base e l'alloggio di servizio, in alternativa la compagnia metterà a disposizione degli equipaggi di volo un mezzo idoneo per tali spostamenti.

- 3 I trattamenti di miglior favore in atto eventualmente già esistenti a livello aziendale restano confermati e si intendono estesi anche per i neo-assunti. In sede di contrattazione aziendale, decorsi almeno due anni dalla data di stipula del presente CCNL, sarà facoltà delle parti rinegoziare i parametri esistenti; qualora entro 2 mesi dall'avvio di detto confronto non fosse stata raggiunta un'intesa, la vertenza sarà portata a livello nazionale.

**Art. 31 - Trasferta estera**

1. Al pilota impiegato al di fuori del territorio Italiano compete il medesimo trattamento di trasferta previsto dal precedente art. 30 comma 2, con una rivalutazione degli importi da concordare in sede aziendale con la RSA.

## **Art. 32 - Trasferimento**

1. La sede di lavoro nei termini individuati nell'art.29 potrà essere variata, a titolo non temporaneo, nel corso del rapporto lavorativo, a seconda delle esigenze della Compagnia ed i trasferimenti avverranno solo a seguito di un accordo con il pilota, con pagamento di un'apposita indennità da concordare a livello aziendale.
2. Saranno a totale carico della Compagnia le seguenti spese derivanti dal suddetto trasferimento, regolarmente, e ad esso imputabili:
  - a) Le spese di trasloco della mobilia e degli effetti personali del dipendente e dei suoi familiari conviventi, nel caso in cui il dipendente intende trasferire la propria residenza nelle adiacenze della nuova sede;
  - b) Le spese di viaggio, in prima classe ferroviaria o in classe turistica aerea, quale prescelto dall'azienda, dell'intero nucleo familiare convivente con il dipendente risultante dallo stato di famiglia o autocertificazione del dipendente, necessarie per raggiungere la nuova residenza prossima alla sede di lavoro designata;
  - c) Il pagamento di una somma a titolo di risarcimento per il disagio arrecato, pari a due volte la retribuzione intera mensile, considerata alla notifica del trasferimento.

## **Art. 32 – Trattamento economico e pagamento competenze**

1. La retribuzione del pilota è quella risultante dall'applicazione degli istituti economici contrattuali come stabiliti dal presente CCNL.
  
3. Le retribuzioni dei dipendenti dovranno essere pagate, con valuta e disponibilità entro e non oltre il giorno 10 del mese successivo a cui si riferiscono. Qualora i pagamenti subiscano ritardo, dovranno essere maggiorati degli interessi, fissati nella misura del tasso ufficiale di sconto maggiorato del 5%. Tuttavia il Pilota che non abbia ricevuto la retribuzione entro 15 giorni dal predetto termine, potrà risolvere immediatamente e senza preavviso il rapporto di lavoro, con il diritto alla corresponsione aggiuntiva da parte della Compagnia, a titolo risarcitorio, oltre del T.F.R. della indennità di mancato preavviso.

## **Art. 34 – Assenze ed aspettative**

### **a) Assenze**

Nel caso di assenza per legittimo impedimento, questa deve essere tempestivamente comunicata telefonicamente o a mezzo telegramma/fax alla Compagnia per la sostituzione del Pilota.

### **b) Aspettativa non retribuita**

Il pilota, per gravi esigenze di carattere personale, avrà diritto, su sua richiesta, ad essere posto in aspettativa non retribuita per una durata massima di 6 mesi continuativi.

1. L'aspettativa non potrà essere rifiutata salvo motivate esigenze di servizio che potranno determinare un breve spostamento della sua data di inizio, la più prossima a quella richiesta.
2. L'aspettativa non sarà retribuita a nessun effetto di legge e di contratto e sospenderà l'efficacia di tutti gli istituti contrattuali per un periodo corrispondente alla sua durata.
3. Il pilota in aspettativa conserva il suo posto in lista di anzianità (ove definita). Tuttavia la conservazione del posto in lista di anzianità, non conferisce nessun diritto né rivalsa contro chicchessia, qualora nel periodo di assenza altri piloti abbiano sopravanzato l'assente nel conferimento di mansioni superiori.
4. Nel caso di licenziamenti per riduzione del personale, la lista di anzianità sarà pienamente operante anche nei confronti del Pilota posto in aspettativa.
5. Al rientro del lavoratore assentatosi per aspettativa, la compagnia si prodigherà per reinserirlo prontamente tra il personale di volo, dopo aver provveduto a far eseguire una ripresa voli, nei tempi previsti dalle vigenti normative ENAC. Le spese derivanti dal mantenimento del brevetto o dalla eventuale reintegrazione saranno anticipate totalmente dalla Compagnia, e successivamente trattenute ratealmente dalla retribuzione, fino al concorso del 50% quota posta a carico del dipendente.



**Art. 35 – Congedo matrimoniale**

1. Senza pregiudizio del periodo feriale, il Pilota avrà diritto di fruire di un periodo di congedo di 15 giorni di calendario per contrarre matrimonio dandone preavviso alla Compagnia di almeno 30 giorni.
2. Durante tale periodo la Compagnia corrisponderà al pilota la normale retribuzione.

## **Art. 36 – Trattamento di malattia ed infortunio**

### **A) Malattia, inidoneità, infortunio dipendenti da causa di servizio**

1. Il Pilota ha diritto al rimborso delle spese di cura per quanto non facente carico all'Ente che presta l'assistenza di malattia.
2. Alla normale retribuzione ed alle indennità di volo garantite sino alla guarigione completa non oltre un periodo massimo di 12 mesi
3. Trascorso il periodo di 12 mesi di cui al precedente punto 2), il Pilota, perdurando la malattia, avrà diritto alla conservazione del posto per un ulteriore periodo di 12 mesi senza alcuna retribuzione, ma con maturazione della sola anzianità.
4. Al termine di questo secondo periodo senza che il Pilota abbia potuto riprendere il servizio, la Compagnia ha la facoltà di risolvere il rapporto di lavoro corrispondendo al Pilota l'indennità di mancato preavviso ed il TFR nel rispetto della regolamentazione contrattuale.
5. Ai fini della determinazione dell'anzianità si terrà conto anche del periodo di conservazione del posto senza alcuna remunerazione che precede il licenziamento o le dimissioni.
6. La liquidazione della relativa indennità sarà calcolata sulla base dell'ultima retribuzione effettivamente corrisposta.

### **B) Malattia, inidoneità temporanea, infortunio non dipendenti da cause di servizio**

1. Il Pilota ha diritto alla conservazione del posto con decorrenza della retribuzione secondo quanto stabilito al successivo punto 2, qualora, nell'arco di 36 mesi, aggiunga un periodo complessivo di assenza pari a 12 mesi.
2. Il Pilota ha diritto alla corresponsione della retribuzione e delle indennità di volo garantite per i primi 8 mesi ed alla metà della retribuzione e delle indennità di volo garantite per i successivi 4 mesi. Il trattamento economico sarà rapportato a tali mensilità.
3. Trascorso il periodo dei 12 mesi di cui al comma precedente, perdurando la malattia o infortunio, il Pilota avrà diritto, a richiesta, alla conservazione del posto per un ulteriore periodo di 12 mesi, senza alcuna retribuzione ma con decorrenza della sola anzianità.
4. Al termine di questo secondo periodo senza che il Pilota abbia potuto riprendere servizio, la Compagnia ha la facoltà di risolvere il rapporto di lavoro con decorrenza dell'indennità di mancato preavviso ed il TFR nel rispetto della regolamentazione contrattuale.

5. Il pilota, sempre nel caso in cui la malattia perduri oltre il primo periodo di 12 mesi, può presentare le proprie dimissioni con diritto all'indennità di mancato preavviso ed il TFR nel rispetto della regolamentazione contrattuale.
6. I diritti di cui sopra spettano al Pilota anche durante il periodo di preavviso e nei limiti dello stesso purché il rapporto di lavoro non sia già stato risolto con il pagamento delle dovute indennità.
7. In caso di inidoneità temporanea specifica dichiarata dall'Istituto Medico Legale, senza che siano trascorsi 12 mesi consecutivi di malattia al Pilota viene garantita la conservazione del posto con il trattamento economico previsto dal precedente punto B) -1 sino alla conferma dell'inidoneità temporanea da parte dell'organo sanitario superiore e comunque entro i limiti sopra previsti, a condizione che il pilota stesso abbia presentato tempestivamente a quest'ultimo opportuno ricorso.
8. Nei casi previsti al precedente punto 7 è comunque garantita la conservazione del posto sino a 30 giorni dopo la pronuncia di inidoneità permanente espressa dall'Istituto Medico Legale.
9. In tal caso potranno trovare applicazione le disposizioni previste dal successivo articolo 38.

## **Art. 37 – Assenze per malattia/infortunio**

Le giornate di malattia, che cadono nel turno il turno di servizio programmato, sono considerate servizio effettivo.

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

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

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

L'Azienda ha diritto di far controllare lo stato d'infermità ai sensi delle vigenti disposizioni di legge.

Il Pilota assente per malattia/infortunio è tenuto, fin dal primo giorno di assenza dal lavoro, a trovarsi nel domicilio comunicato all'Azienda, in ciascun giorno, anche se domenicale o festivo, dalle ore 10.00 alle ore 12.00 e dalle 17.00 alle ore 19.00. Conseguentemente il pilota che per eventuali e comprovate necessità di assentarsi dal proprio domicilio per visite, prestazioni o accertamenti specialisti o per altri giustificati motivi debba lasciare il domicilio, e non possa osservare tali fasce orarie è tenuto a dare preventiva comunicazione all'azienda della fascia oraria di reperibilità da osservare. 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 leggi vigenti.

Le disposizioni di cui ai precedenti commi del presente punto non si applicano ai casi di inidoneità dichiarati, in occasione delle visite mediche ordinarie, dall'Istituto Medico Legale.

Al termine del periodo di infermità il pilota dovrà formalizzare attraverso certificato medico "definitivo" e comunicare all'Azienda la propria idoneità entro l'ultimo giorno di assenza. Il mancato rispetto da parte del pilota degli obblighi sopra descritti comporta la perdita del trattamento economico di malattia ed è sanzionabile con l'adozione di provvedimento disciplinare.

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

Il Pilota impegnato in attività di servizio, infermo per sopravvenuta malattia o infortunio, deve informare tempestivamente la Direzione Operativa ed attenersi alle stesse norme di cui ai punti precedenti.

**Art. 38 – Assunzione del Pilota tra il personale non navigante**

1. Il Pilota non più idoneo al servizio di volo, anche per causa di malattia, ha diritto ad essere interpellato e, qualora in possesso dei requisiti richiesti, preferito nelle assunzioni di posti per il personale non navigante, per la durata di 3 anni dalla data di risoluzione del suo rapporto di lavoro.
2. In caso di assunzione tra il personale non navigante, il Pilota ha diritto al normale trattamento di fine rapporto, con applicazione di una nuova normativa diversa dalla presente.

## **Art. 39 – Previdenza**

1. Il personale di volo deve essere iscritto, in costanza della normativa vigente, all'apposito Fondo Volo, gestito dall'Inps, con la qualifica competente. L'iscrizione al suddetto Fondo è indipendente dalla qualifica dell'esercente aereo, che potrà essere sia una persona giuridica che no, ed alle eventuali licenze possedute o meno, o dal tipo di attività svolta. Inoltre, il personale di volo, nello svolgimento delle funzioni proprie, opera esclusivamente in qualità di lavoratori dipendenti e non può essere inquadrato diversamente nemmeno ai fini pensionistici.
2. Il trattamento di previdenza dei piloti, fornito dall'Inps-Fondo Volo, è disciplinato dalla Legge 13.07.1965 n. 859 e successive modifiche, che si richiamano espressamente ad integrazione della disciplina di questo articolo.

## **Art. 40 – Previdenza integrativa**

1. In coerenza con i principi della riforma del sistema pensionistico si conviene di dar vita ad un fondo nazionale di previdenza complementare, attraverso l'adesione al costituendo fondo di previdenza integrativa dei piloti Alitalia e Meridiana (PREVIVOLO).
2. Il fondo che sarà basato sul principio della volontarietà dell'adesione da parte dei Piloti, funzionerà secondo il sistema della capitalizzazione dei versamenti individuali in applicazione di una contribuzione definita a livello del presente c.c.n.l.
3. Fermo restando quanto stabilito dall'art.1, commi 3 e 4, del D. Lgs. 24/4/97 n° 164 tale contribuzione è stabilita nel 2% della retribuzione utile ai fini del calcolo del TFR, nel limite di £ 2.500.000, a carico sia delle aziende che del pilota in forma paritetica.
4. A partire dal 1 gennaio 2001 verrà versato al fondo l'intera quota del TFR maturando dal Pilota che ha aderito al fondo.

### **NOTA A VERBALE**

In considerazione della specificità del settore elicotteristici, le parti sono concordi di fare ottenere alla FISE – AISE una propria rappresentatività all'interno di tutti gli organi del fondo di cui sopra.

**Art. 41 – Preavviso di licenziamento e dimissioni**

1. Fatto salvo quanto previsto dall'articolo sui licenziamenti individuali, il rapporto di lavoro a tempo indeterminato può essere risolto da una delle due parti contraenti purché questa ne dia regolare preavviso all'altra osservando i termini di cui ai paragrafi seguenti.
2. Superato il periodo di prova, se la risoluzione avviene ad opera della Compagnia, il termine di preavviso deve essere di 4 mesi per i Piloti e di 6 Mesi per il Direttore Operativo.
3. Se la risoluzione avviene per dimissioni del Pilota o del Direttore Operativo, i termini di cui al comma precedente sono ridotti alla metà.
4. Il preavviso non deve essere osservato quando l'altra parte abbia dato giusta causa alla risoluzione immediata del rapporto per una mancanza così grave da non consentire la prosecuzione anche provvisoria del rapporto di lavoro, secondo quanto previsto dall'art. 52 (Provvedimenti disciplinari) del presente contratto.
5. I termini di disdetta decorrono dalla metà o dalla fine di ciascun mese: tanto il licenziamento quanto le dimissioni devono essere comunicate per iscritto.
6. Ove una delle parti risolva il rapporto di lavoro senza il rispetto dei termini di preavviso predetti, i termini stessi devono essere sostituiti da un'indennità pari alla normale retribuzione integrata dall'indennità di volo garantita.
7. Il periodo di preavviso, anche se sostituito dalla corrispondente indennità, è computato nell'anzianità agli effetti del Trattamento di Fine Rapporto per gli istituti di competenza.
8. L'indennità di mancato preavviso, quando dovuta, deve essere liquidata dalla Compagnia entro 15 giorni dalla cessazione del servizio.



## **Art. 42 – Trattamento di fine rapporto**

1. In caso di risoluzione del rapporto di lavoro al Pilota spetta l'indennità di fine rapporto disciplinata dalla legge 29 maggio 1982, n. 297.
2. La retribuzione annua da prendere in considerazione agli effetti del trattamento di fine rapporto è quella composta esclusivamente dai seguenti elementi:
  - Minimo contrattuale
  - Indennità di contingenza
  - Aumenti periodici di anzianità
  - Eventuale superminimo e/o assegno ad personam
  - Tredicesima mensilità
  - Indennità di volo
  - Eventuale Indennità aggiuntiva di volo
3. Le somme di cui sopra saranno computate agli effetti della determinazione della quota annua anche nei casi delle assenze dal lavoro previste dal 3° comma dell'art. 2120 cod. civ. nel testo sostituito dalla legge predetta.
4. La quota annua da accantonare si ottiene dividendo per 13,5 i valori dei su riportati elementi contributivi corrisposti nell'anno.
5. Il dipendente con almeno 8 anni di anzianità aziendale ha diritto, per una sola volta, a richiedere un anticipo sul TFR nella misura massima del 70% dello spettante alla data della richiesta, per le seguenti necessità, come dettato dall'articolo 2120 del Codice Civile.
  - Spese sanitarie per terapie ed interventi straordinari riconosciuti dalle strutture competenti;
  - Acquisto della prima casa d'abitazione, per sé o per i figli.

## Art. 43 – Assicurazioni

- 1.** La compagnia è tenuta ad assicurare i Piloti contro i rischi di volo e di infortunio nel periodo di impiego, a norma dell'art. 935 Cod.Nav., per i seguenti capitali:

a) per morte:

Com.te	450.000.000
1° Ufficiale e Pilota di Prima	350.000.000
Pilota di Seconda	150.000.000

b) per invalidità permanente (generica) assoluta:

Com.te	500.000.000
1° Ufficiale e Pilota di Prima	400.000.000
Pilota di Seconda	150.000.000

- 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 il caso di invalidità permanente (generica) assoluta (punto b).

Per le percentuali di invalidità pari o inferiori al 5%, i capitali assicurati sono:

Com.te	200.000.000
1° Ufficiale e Pilota di Prima	150.000.000
Pilota di Seconda	50.000.000

**A decorrere dall'1/1/2005**

1. La compagnia è tenuta ad assicurare i Piloti contro i rischi di volo e di infortunio nel periodo di impiego, a norma dell'art. 935 Cod.Nav., per i seguenti capitali

- a) per morte:

Com.te	800	Milioni
1° Ufficiale e Pilota di Prima	600	Milioni
Pilota di Seconda	300	Milioni

- b) per invalidità permanente (generica) assoluta:

Com.te	1	Miliardo
1° Ufficiale e Pilota di Prima	800	Milioni
Pilota di Seconda	400	Milioni

- 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 b).

Per le percentuali di invalidità pari o inferiori al 5%, i capitali assicurati sono:

Com.te	700	Milioni
1° Ufficiale e Pilota di Prima	450	Milioni
Pilota di Seconda	200	Milioni

2. Il pilota dovrà essere assicurato per i massimali sopra menzionati, per i danni a terzi ed alla superficie che possano derivare dalla condotta, anche se determinata colposa a posteriori.

La differenza tra i predetti valori e quelli in essere alla data di stipula del presente contratto sarà raggiunta con un aumento annuo pari ad  $\frac{1}{4}$  della differenza medesima da incrementare a decorrere da 1/1/2002 e così di seguito sino alla data dell'1/1/2005, data della maturazione dei 4/4.

2. La compagnia garantirà, inoltre, i piloti per “perdita brevetto” secondo le età ed i massimali previsti nella seguente tabella:

<b>ETÀ</b>	<b>COM.TI</b>	<b>1° UFF. e PIL 1<sup>A</sup></b>	<b>PIL 2<sup>A</sup></b>
fino a 44 anni	130.000.000	104.000.000	48.000.000
fino a 45 anni	114.000.000	91.000.000	43.000.000
fino a 46 anni	110.000.000	89.000.000	43.000.000
fino a 47 anni	108.000.000	87.000.000	43.000.000
fino a 48 anni	105.000.000	84.000.000	43.000.000
fino a 49 anni	103.000.000	82.000.000	43.000.000
fino a 50 anni	100.000.000	80.000.000	43.000.000
fino a 51 anni	95.000.000	76.000.000	40.000.000
fino a 52 anni	90.000.000	72.000.000	37.000.000
fino a 53 anni	84.000.000	67.000.000	34.000.000
fino a 54 anni	80.000.000	63.000.000	31.000.000
fino a 55 anni	74.000.000	59.000.000	28.000.000
fino a 56 anni	60.000.000	48.000.000	23.000.000
fino a 57 anni	45.000.000	36.000.000	18.000.000
fino a 58 anni	31.000.000	25.000.000	13.000.000
fino a 59 anni	17.000.000	14.000.000	8.000.000
fino a 60 anni	2.500.000	1.500.000	1.000.000

Il Pilota dovrà essere assicurato per i massimali sopra menzionati, per i danni a terzi ed alla superficie che possano derivare dalla condotta, anche se determinata colposa a posteriori.

Con le frasi:

“fino a 44 anni” si intende fino alla data di compimento del 44° anno di età;

“fino a 45 anni” si intende: da un giorno dopo la data di compimento del 44° anno di età fino alla data del compimento del 45° 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 di compimento del 59° anno di età fino alla data del compimento del 60° anno di età ed eventualmente oltre.

A decorrere da 1/1/2005 la compagnia assicurerà inoltre, i piloti per “perdita brevetto” secondo le età ed i massimali previsti nella seguente tabella:

<b>ETA'</b>	<b>COM.TI</b>	<b>1° UFF. e PIL. 1^</b>	<b>PIL. 2^</b>
fino a 44 anni	288.600.000	230.880.000	106.560.000
fino a 45 anni	253.080.000	202.020.000	95.460.000
fino a 46 anni	244.200.000	197.580.000	95.460.000
fino a 47 anni	239.760.000	193.140.000	95.460.000
fino a 48 anni	233.100.000	186.480.000	95.460.000
fino a 49 anni	228.660.000	182.040.000	95.460.000
fino a 50 anni	222.000.000	177.600.000	95.460.000
fino a 51 anni	210.900.000	168.720.000	88.800.000
fino a 52 anni	199.800.000	159.840.000	82.140.000
fino a 53 anni	186.480.000	148.740.000	75.480.000
fino a 54 anni	177.600.000	139.860.000	68.820.000
fino a 55 anni	164.280.000	130.980.000	62.160.000
fino a 56 anni	133.200.000	106.560.000	51.060.000
fino a 57 anni	99.900.000	79.920.000	39.960.000
fino a 58 anni	68.820.000	55.500.000	28.860.000
fino a 59 anni	37.740.000	31.080.000	17.760.000
fino a 60 anni	5.550.000	3.330.000	2.220.000

Con le frasi:

“fino a 44 anni” si intende fino alla data di compimento del 44° anno di età;

“fino a 45 anni” si intende: da un giorno dopo la data di compimento del 44° anno di età fino alla data di compimento del 45° 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 di compimento del 59° anno di età fino alla data di compimento del 60° anno di età ed eventualmente oltre.

La differenza tra i predetti valori e quelli in essere alla data di stipula del presente contratto sarà raggiunta con un aumento annuo pari ad un ¼ della differenza medesima da incrementare a decorrere da 1/1/2002 e così di seguito sino alla data dell'1/1/2005, data della maturazione dei 4/4.

### **3. PARTE SPECIFICA**

#### **Norma generale**

Il “tempo di volo” ed il “tempo di servizio” sono disciplinati dalle disposizioni attualmente in vigore per quanto concerne, ai fini della sicurezza, le “norme operative per l’esercizio degli aeromobili in servizio di trasporto pubblico” (cfr. doc. 41/23100/73 Ed. gennaio 1997 – Ministero dei Trasporti – Direzione Generale Aviazione Civile – Servizio di Navigazione Aerea).

Le parti hanno peraltro evidenziato quanto sia necessario approfondire con la suddetta Direzione Generale la specificità del settore ad ala rotante che richiede l’integrazione della suddetta normativa con dettami più adeguati alle realtà operative, nel rispetto delle prevalenti esigenze di sicurezza.

In particolare, in via meramente esemplificativa, si ritiene indispensabile il superamento del limite delle 63 ore di servizio settimanali in modo da poter ripristinare la tradizionale normativa relativa a turni che concentrino l’attività lavorativa normalmente in un periodo di 14 giorni consecutivi seguito da un uguale periodo di giornate consecutive di non lavoro a deconto di domeniche, giorni di sosta, festività, ferie, ecc..

A tal proposito, le parti assumono quindi l’impegno di promuovere gli opportuni incontri con la suddetta Direzione Generale tesi ad affrontare e definire la suddetta problematica.

## **Art. 44 – Tempo di impiego**

1. Si considera giornata di impiego del Pilota quella passata sulla base per svolgere l'attività di volo, a prescindere dalla durata della prestazione.
2. Si considera, altresì, giornata di lavoro:
  - a) il tempo che il Pilota trascorre a terra nello svolgimento di compiti assegnatigli dalla Compagnia ed inerenti alle proprie mansioni, siano essi da svolgersi in sede o fuori;
  - b) il tempo in cui il dipendente è impegnato in corsi, lezioni, voli di prova, voli di addestramento e controllo, e tutte quelle attività che servono ad aumentare la professionalità;
  - c) il tempo che il dipendente impiega per sottoporsi alle visite mediche di idoneità, presso le autorità competenti, per il mantenimento od il reintegro del brevetto, e per il rinnovo dello stesso.
3. Il Pilota presterà la propria attività a giornata per un minimo di 183 giornate annuali ed un massimo inderogabili totale di 200 giornate lavorate nel corso dell'anno solare, dal 1 gennaio al 31 Dicembre. Sarà volontà della compagnia impiegare il pilota per un numero di giornate inferiori alle 183, tuttavia ciò non potrà portare a nessun decurtamento di sorta della retribuzione, né al recupero in alcun modo delle giornate non lavorate per volontà della Compagnia.
4. Le giornate eccedenti dalla 184<sup>°</sup> compresa alla 200<sup>°</sup> compresa, in cui la Compagnia dovesse richiedere prestazioni lavorative al Pilota verranno interamente retribuite come lavoro straordinario, secondo quanto previsto dall'art.26
5. Inoltre, in ossequio all'intesa relativa all'equiparazione tra l'attività OFF SHORE a quella HEMS, per il personale impiegato in attività di offshore, in considerazione del fatto che viene richiesta – per la tipologia del servizio – la disponibilità al di fuori dell'orario di lavoro concordato con la Committente, il periodo di impiego verrà conteggiato sempre come giornata intera indipendentemente dalla presenza sulla base.
6. La giornata di impiego non potrà superare le 13 ore di lavoro.
7. A decorrere dal 01-01-2005 i piloti che sono stati assunti anteriormente alla data di stipula del presente CCNL per un numero di giornate pari a 190 o 200, detti limiti saranno riportati a 183 senza riproporzionamento della retribuzione contrattuale. La differenza tra la retribuzione percepita e quella contrattuale alla data del 31/12/2004 sarà utile in termini di assorbimenti sui futuri aumenti stabiliti a livello di CCNL successivamente al 01-01-2005.  
 Resta inteso che gli incrementi retributivi in valore assoluto, stabiliti per i piloti assunti con 183 giornate di impiego (minimo, indennità di volo, indennità integrativa di volo), saranno riconosciuti anche ai piloti di cui al precedente comma, salvo quanto stabilito al comma successivo.  
 È facoltà del Pilota assunto antecedentemente alla data di stipula del presente CCNL per un numero di giornate superiore alle 183 optare per l'immediato riallineamento delle giornate di prestazione del citato limite e, in tal caso, si procederà ad assorbire gli aumenti contrattuali previsti dal presente rinnovo.

**Art. 45 - Orario di lavoro – Tempo di servizio – tempo di volo per Piloti impiegati in attività di Elisoccorso -Hems e Offshore**

1. I Piloti che svolgono L'attività di elisoccorso-Hems e Offshore, vengono impiegati su turni paritetici di servizio e riposo, programmati secondo quanto previsto dalla normativa ENAC OPV 02 del 23-07-1999, e comunicati agli interessati con almeno 14 giorni di anticipo rispetto alla data di inizio turno.



## **Art. 46 - Impiego extra – Casi di deroga**

1. Nel rispetto dei limiti dei giorni di impiego previsti dal precedente art. 44 la Compagnia potrà richiedere ai piloti, così come previsto dal punto 6 della normativa ENAC OPV 02 del 23-07-1999 eventuali giorni di impiego extra per comprovate esigenze di servizio.
2. Al pilota resosi disponibile, verrà corrisposta l'indennità straordinaria prevista dall'art.26 secondo le seguenti modalità:  
fermo rimanendo il limite inderogabile dei 200 giorni di impiego annuale, l'Azienda ogni trimestre salderà le giornate effettuate oltre il normale regime delle turnazioni sulle basi e configurate come prestazioni straordinarie, applicando le maggiorazioni previste dall'art. 26. Per trimestre si intendono i seguenti periodi fissi:  
1° gennaio – 31 marzo;  
1° aprile – 30 giugno;  
1° luglio – 30 settembre;  
1° ottobre – 31 dicembre.
3. Al 31 dicembre l'Azienda effettuerà una verifica rispetto al limite minimo contrattuale di 183/190/200 giorni, così come stabilito all'art. 26.  
Laddove il pilota sia all'interno di detto limite, si procederà al riassorbimento delle sole quote di maggiorazione eventualmente erogate nel corso dei trimestri.

**Art. 47– Impiego “corporate”**

1. Per le Società o gli Enti che non hanno la licenza di trasporto aereo o di lavoro aereo, ma che dispongono di elicotteri quali mezzi privati o aziendali e che quindi li utilizzano solo ed esclusivamente per uso proprio interno, senza alcun scopo di lucro, al pilota dipendente iscritto al Fondo Volo, si applica la disciplina normativa ed economica minima prevista nell'allegato 2 del presente CCNL che è parte integrante dello stesso, salvo diversi accordi di miglior favore tra il pilota e la Società o il soggetto titolare dell'elicottero.

**Art. 48 – Ferie**

1. Il Pilota ha diritto ad un periodo di ferie annuali della durata di 26 giorni.
2. Il godimento delle ferie è obbligatorio.
3. Durante il periodo di ferie la Compagnia corrisponderà al Pilota la normale retribuzione.
4. Il Pilota potrà scegliere il periodo di ferie in ragione del 50% della propria spettanza annua. Nel caso che la Compagnia limiti, per comprovati motivi operativi, le assegnazioni delle ferie nel periodo che va dal 15 giugno al 15 ottobre, il godimento delle ferie resterà a totale discrezione del Pilota nel restante periodo dell'anno, fermo restando le esigenze di servizio.
5. Qualora il Pilota venga richiamato in servizio, è dovuto il trattamento di rimborso spese sostenute dal luogo ove lo stesso usufruisce del periodo di ferie sino alla base di impiego.

**Art. 49 – Disposizioni e regolamenti aziendali**

1. Oltre alla presente normativa, il Pilota dovrà osservare le disposizioni ed i regolamenti impartiti dalla Compagnia entro i limiti di legge e della presente normativa.
2. I regolamenti aziendali e le disposizioni dovranno essere portati a conoscenza del Pilota e delle OO/SS firmatarie del presente CCNL.

**Art. 50 – Intese relative allo statuto dei lavoratori**

1. Il presente contratto ottempera al disposto della Legge 20 maggio 1970, n. 300, tenendo presente che la sentenza della Corte Costituzionale n. 41 del 31 gennaio 1991 ha dichiarato l'illegittimità costituzionale dell'art. 35, 3° comma, della Legge 20 maggio 1970, n. 300, nella parte in cui prevede la diretta applicabilità al personale di volo anche dell'art. 1 della Legge n. 108 dell'11 maggio 1990.

**Art. 51 – Rappresentanti sindacali in seno alla società**

1. Le organizzazioni sindacali firmatarie del presente contratto designano le rispettive rappresentanze sindacali aziendali dei Piloti, scelte nell'ambito dei Piloti loro associati.
2. Ai componenti delle RSA sono riservate le funzioni, i compiti e la tutela previsti per i membri di Commissione Interna dall'accordo interconfederale del 18/4/96.
3. La Società garantirà ai rappresentanti sindacali la concessione di almeno 12 giorni lavorativi annui come permessi sindacali.

## **Art. 52 – Provvedimenti disciplinari**

1. Le mancanze del Pilota possono essere punite, a seconda della loro gravità, con:
  - a) rimprovero scritto;
  - b) sospensione dal servizio e dalla retribuzione fino ad un massimo di 10 giorni;
  - c) licenziamento con preavviso;
  - d) licenziamento senza preavviso.
  
2. Le sanzioni disciplinari sono regolate dalla legge 15 luglio 1966, n. 604 (giusta causa e giustificato motivo), dal Codice della Navigazione (libro II – Disposizioni disciplinari) e dalla legge 20 maggio 1970, n. 300 (Statuto dei diritti dei lavoratori).

## **Art. 53 – Licenziamenti per riduzione del personale**

1. A tali licenziamenti si applica la Legge 223/91 e successive modificazioni.
2. I licenziamenti collettivi per riduzione del personale, cioè riguardanti più di 5 lavoratori contemporaneamente, sono disciplinati dalla Legge 23 luglio 1991 n. 223.
3. Per l'individuazione dei lavoratori da licenziare si farà ricorso a criteri prioritari, cioè in presenza dei quali si procederà al licenziamento del lavoratore così individuato con precedenza sugli altri, ed a criteri concorsuali, secondo cui si stilerà una graduatoria da cui scaturiranno i lavoratori licenziabili. Tutta la procedura dovrà essere obbligatoriamente concordata con le OO.SS. che potranno farsi supportare da competenti di loro fiducia, in particolare la stesura della graduatoria dei criteri concorsuali sarà stesa dalle OO.SS.. I suddetti criteri sono:
  - a) **Criteri di priorità**
    - chi abbia già maturato i requisiti minimi per collocarsi in pensione;
    - chi sia stato assunto con contratto a tempo determinato, seppur ancora in vigore.
  - b) **Criteri concorsuali**
    - criterio delle esigenze tecnico-produttive dell'azienda, intese come le abilitazioni e qualificazioni possedute dal Pilota, d'interesse per le attività preminentemente svolte dalla Compagnia;
    - carichi familiari;
    - posizionamento nella lista d'anzianità, laddove esistente.
4. Particolare riguardo, e quindi una maggiore tutela, per quanto possibile, va posto per chi si trova negli ultimi 5 anni di contribuzione per maturare il diritto al pensionamento con l'anzianità minima prevista dalla normativa vigente.



## **Art 54 – Riassunzioni**

1. Nel caso in cui la Compagnia, provveda a riassumere personale precedentemente licenziato, escludendo quella derivante da motivi disciplinari, dette riassunzioni non potranno prescindere dal diritto di prelazione spettante ai lavoratori, così come regolamentato dalla lista d'anzianità aziendale prevista dall'art. 8 del presente contratto, fatto salvo il diritto del Pilota alla rinuncia, comunicato per iscritto alla Compagnia ed alla relativa R.S.A. sempreché la riassunzione possa avvenire nel limite di 12 mesi dalla assunzione del rapporto di lavoro.

**Art. 55 – Trattamento per visite mediche e rinnovo brevetti**

1. La Compagnia considera giornate lavorate quelle impiegate dal Pilota per sottoporsi a visite mediche ordinarie e straordinarie di idoneità presso le autorità competenti o per il mantenimento od il rinnovo dei brevetti. Le relative spese verranno rimesse dalla Compagnia secondo le modalità aziendali.

**Art. 56 - Equipaggiamento e divise**

1. La Compagnia si farà carico di fornire al Pilota o Comandante tutti gli equipaggiamenti e tutte le divise o tute di volo necessarie, così come stabilito nei singoli accordi integrativi aziendali.

**Art. 57 – Derogabilità del presente CCNL**

1. Il presente CCNL non è derogabile se non per quelle parti di maggior favore per il Pilota, comunque sancite dalla sua Compagnia e preesistenti al presente contratto.
2. Tutti i precedenti contratti, qualunque denominazione essi rechino, siano essi collettivi, che individuali, fatto salvo quanto previsto dal comma precedente, decadono automaticamente all'entrata in vigore del presente CCNL.

**Art. 58 – Scuola di volo**

Le parti si impegnano ad esaminare la specificità di tale attività ed a definirne i criteri di riferimento entro la data del 31/12/2001

Resta comunque fermo che quelle Aziende che stanno attualmente svolgendo attività mista (scuola e lavoro aereo) dovranno, qualora decidessero di dare applicazione nella propria azienda della normativa specifica prevista per il lavoro aereo, attribuire per i piloti impiegati in attività istruzionale la classificazione, e conseguentemente la retribuzione, prevista dal presente contratto.

## 4. LAVORO AEREO

La presente normativa relativa al lavoro aereo, in considerazione della sua specificità nell'ambito del settore, si applica a quelle aziende che svolgano solo ed esclusivamente l'attività di lavoro aereo (sono quindi escluse quelle Aziende che svolgano un'attività mista come ad esempio: lavoro aereo e scuola, lavoro aereo e TTP, ecc.).

Ai piloti impiegati in tali società trova applicazione la seguente normativa:

1. qualifica e gradi;
2. trattamento retributivo;
3. impiego.

1) le qualifiche ed i gradi sono i seguenti:

qualifica: Pilota	1° Ufficiale;
	Pilota di 1°;
	Pilota di 2°.

Il passaggio ai gradi superiori viene attribuito alle seguenti condizioni di anzianità unitamente ai requisiti professionali sotto indicati:

**- a Pilota di 2°:**

aver maturato 500 ore di volo ovvero 2 anni di anzianità aziendale.

**- da Pilota di 2° a Pilota di 1°:**

aver maturato almeno 1500 ore in attività, salvo valutazione negativa motivata da parte del Direttore operativo o dal Capo pilota in relazione alla capacità di svolgere tutta l'attività di gancio.

**- da Pilota di 1° a 1° ufficiale:**

aver maturato almeno 3000 ore in attività e tre anni di anzianità nel grado.

Il pilota neo assunto che abbia maturato almeno 3300 ore di volo con un'esperienza atta a svolgere tutta l'attività di gancio (salvo valutazione negativa motivata da parte del direttore operativo o del capo pilota) non può essere declassato ad un grado inferiore a quello di primo ufficiale .

2) Per il trattamento retributivo si rinvia alla tabella allegata al presente contratto fino alla qualifica di primo ufficiale .

3) A decorrere dal 01-01-2005 i piloti che sono stati assunti anteriormente alla data di stipula del presente CCNL per un numero di giornate pari a 190 o 200, detti limiti saranno riportati a 183 senza riproporzionamento della retribuzione contrattuale. La differenza tra la retribuzione percepita e quella contrattuale alla data del 31/12/2004 sarà utile in termini di assorbimenti sui futuri aumenti stabiliti a livello di CCNL successivamente al 01-01-2005.

Resta inteso che gli incrementi retributivi in valore assoluto, stabiliti per i piloti assunti con 183 giornate di impiego (minimo, indennità di volo, indennità integrativa di volo), saranno riconosciuti anche ai piloti di cui al precedente comma, salvo quanto stabilito al comma successivo.

È facoltà del Pilota assunto anteriormente alla data di stipula del presente CCNL per un numero di giornate superiore alle 183 optare per l'immediato riallineamento delle giornate di prestazione del citato limite e, in tal caso, si procederà ad assorbire gli aumenti contrattuali previsti dal presente rinnovo.

- 4) Nell'ambito delle giornate di impiego (200, 190, 183), 15 di queste possono essere scambiate con 30 giornate di impiego ridotto.

Si definisce impiego ridotto una giornata in cui il tempo d'impiego non superi le 5 ore con termine ovvero inizio del servizio alle ore 13.00 e comunque senza il superamento delle 3 ore di volo.

**ART. 59 – Decorrenza e durata del presente contratto**

1. Il presente CCNL avrà durata quadriennale
2. Esso decorre da 1/1/2001 e scade il 31/12/2004.
3. Si intenderà automaticamente prorogato di anno in anno se non disdetto da una delle parti almeno tre mesi prima della scadenza a mezzo raccomandata R.R.
4. Qualora in vigore del presente CCNL le predette disposizioni normative dovessero subire modificazioni, sia per la parte normativa che economica, le parti si incontreranno per valutarne l'impatto e concordare le eventuali variazioni contrattuali.



**ALLEGATO 1: TABELLA MINIMI CONTRATTUALI****RETRIBUZIONI MINIME PILOTI DI ELICOTTERO CCNL 2001**

<b>C.C.N.L. Dal 01/1/2001 Giorni 183</b>						
	<b>minimo</b>	<b>volo</b>	<b>totale mese per 12 mensilità</b>	<b>totale anno</b>	<b>Indennità volo integrativa annua (200 ore)</b>	<b>Totale complessivo annuale</b>
<b>C.te S.re</b>	2.759.461	4.328.820	7.088.281	87.818.833	8.168.000	95.986.833
<b>1^ C.te</b>	2.593.846	4.294.440	6.888.286	85.253.278	8.048.000	93.301.278
<b>C.te di 1^</b>	2.432.846	4.255.980	6.688.826	82.698.758	7.903.000	90.601.758
<b>1^ Uff.le</b>	2.121.846	3.157.920	5.279.766	65.479.038	7.425.000	72.904.038
<b>Pil. di 1^</b>	2.036.538	2.761.080	4.797.618	59.607.954	7.185.000	66.792.954
<b>Pil. di 2^</b>	1.936.384	2.197.440	4.133.824	51.424.272	6.195.000	57.619.272

**RETRIBUZIONI MINIME PILOTI DI ELICOTTERO CCNL 2001 - SETTORE "LAVORO AEREO"**

<b>C.C.N.L. Dal 01/1/2001 Giorni 183</b>						
	<b>minimo</b>	<b>volo</b>	<b>totale mese per 12 mensilità</b>	<b>totale anno</b>	<b>Indennità volo integrativa annua (200 ore)</b>	<b>Totale complessivo annuale</b>
<b>1^ Uff.le</b>	2.121.846	3.157.920	5.279.766	65.479.038	7.425.000	72.904.038
<b>Pil. di 1^</b>	2.036.538	2.761.080	4.797.618	59.607.954	7.185.000	66.792.954
<b>Pil. di 2^</b>	1.936.384	2.197.440	4.133.824	51.424.272	6.195.000	57.619.272

**RETRIBUZIONI MINIME PILOTI DI ELICOTTERO CCNL 2001 - SALARIO DI INGRESSO**

<b>C.C.N.L. Dal 01/1/2001 Giorni 183</b>						
	<b>minimo</b>	<b>volo</b>	<b>totale mese per 12 mensilità</b>	<b>totale anno</b>	<b>Indennità volo integrativa annua (200 ore)</b>	<b>Totale complessivo annuale</b>
<b>Pil. di 2^</b>	1.936.384	992.580	2.928.964	35.147.568	1.778.000	36.925.568

## **ALLEGATO 2: "IMPIEGO CORPORATE"**

### **1. Giorni di servizio - retribuzione.**

Il Pilota potrà essere impiegato fino ad un massimo di 220 giorni lavorativi. La retribuzione contrattuale sarà aumentata del 40% rispetto alla retribuzione totale della tabella allegata al contratto, riferita ai 183 giorni di servizio.

### **2. Riposi mensili.**

In relazione ai giorni di servizio prestati come da contratto dal personale di volo ed escluse le ferie, i riposi dovranno essere suddivisi mensilmente in modo proporzionale ed uniforme lungo tutto l'arco dell'anno.

Essi assorbono le domeniche e le festività di cui al successivo punto 7. Il turno di riposo deve essere comunicato al pilota con un anticipo di almeno 7 giorni rispetto alla fruizione dello stesso.

### **3. Indennità straordinaria di servizio.**

Al pilota che non usufruisca dei giorni di riposo spettanti in un determinato mese, la compagnia corrisponderà nel mese successivo, per ogni giorno di mancato riposo, una "indennità straordinaria di servizio" commisurata al 200% della retribuzione giornaliera (retribuzione totale annua comprensiva del volo annuo diviso i giorni di servizio) in funzione del contratto stipulato con la compagnia stessa.

### **4. Indennità di trasferta (diaria).**

Il pilota chiamato a svolgere la propria attività fuori sede ha diritto alle seguenti indennità, ove la trasferta impegni gli orari indicati (1 ora prima del volo e mezz'ora dopo il volo):

ore 8.00	colazione	£. 10.000
ore 13.00	pranzo	£. 60.000
ore 19.30	cena	£. 60.000

Per le trasferte internazionali le indennità di cui sopra saranno aumentate del 25%. In alternativa è consentita la piè di lista.

### **5. Reperibilità.**

A richiesta dell' esercente il personale di volo potrà garantire la propria reperibilità per un suo utilizzo entro un'ora dalla chiamata.

Il giorno di reperibilità comprende l'arco delle 24 ore (dalle 00.00 alle 24.00) di tale giorno e viene considerato a tutti gli effetti giorno di servizio.

### **6. Ferie.**

Il pilota ha diritto ad un periodo di ferie annuali della durata di 30 giorni. Per motivi di servizio il 50% delle ferie può essere modificato dall' esercente e comunicato al personale di volo per iscritto con almeno 20 giorni di anticipo sull'inizio di godimento delle stesse.

### **7. Festività.**

Sono considerati giorni festivi:

il 1° giorno dell'anno, l'Epifania, il 25 aprile, il Lunedì dopo Pasqua, il 1° maggio, il giorno dell'Assunzione della Beata Vergine Maria, il giorno di Ognissanti, il giorno della immacolata Concezione, il giorno di Natale, il 26 dicembre.

# INDICE

<b>PREMESSA .....</b>	<b>4</b>
<b>1. PARTE GENERALE.....</b>	<b>5</b>
<b>Art. 1 – Assunzione.....</b>	<b>5</b>
<b>Art. 2 – Periodo di prova.....</b>	<b>6</b>
<b>Art. 3 – Contratto a tempo determinato .....</b>	<b>7</b>
<b>Art. 4 – Qualifiche e gradi .....</b>	<b>8</b>
<b>Art. 5 – Passaggio di qualifica e grado .....</b>	<b>9</b>
<b>Art. 6 –Assunzione diretta del Comandante .....</b>	<b>10</b>
<b>Art. 7- Nomina a Comandante.....</b>	<b>11</b>
<b>Art. 8- Corso addestramento al comando .....</b>	<b>12</b>
<b>Art. 9 – Aggiornamento Professionale.....</b>	<b>13</b>
<b>Art. 10 – Lista di anzianità.....</b>	<b>14</b>
<b>Art. 11 – Investimenti/Innovazioni tecnico-organizzative.....</b>	<b>15</b>
<b>Art. 12 – Osservatorio Nazionale tra FISE – ANPAC e UP.....</b>	<b>16</b>
<b>Art. 13 – Responsabilità Civile e/o Penale .....</b>	<b>18</b>
<b>Art. 14 – Condizioni di miglior favore.....</b>	<b>19</b>
<b>Art. 15 – Pari opportunità.....</b>	<b>20</b>
<b>2. PARTE ECONOMICA .....</b>	<b>21</b>
<b>Art. 16 – Stipendi minimi contrattuali .....</b>	<b>21</b>
<b>Art. 17 – Indennità di contingenza.....</b>	<b>22</b>
<b>Art. 18 – Indennità di volo .....</b>	<b>23</b>
<b>Art. 19 – Indennità integrativa di volo .....</b>	<b>24</b>
<b>Art. 20 – Aumenti periodici di anzianità.....</b>	<b>25</b>
<b>Art. 21- Indennità di volo notturno .....</b>	<b>26</b>

<b>Art 22 – Indennità di volo addestrativa.....</b>	<b>27</b>
<b>Art. 23 - Indennità di volo aggiuntiva.....</b>	<b>28</b>
<b>Art. 24 - Indennità di disagio.....</b>	<b>29</b>
<b>Art. 25 - Maggiorazione per lavoro festivo.....</b>	<b>30</b>
<b>Art. 26 – Indennità per servizio straordinario .....</b>	<b>31</b>
<b>Art. 27 - Tredicesima mensilità .....</b>	<b>32</b>
<b>Art. 28 - Salario d’ingresso .....</b>	<b>33</b>
<b>Art 29 – Sede di lavoro.....</b>	<b>34</b>
<b>Art. 30 - Trasferte.....</b>	<b>35</b>
<b>Art. 31 - Trasferta estera.....</b>	<b>37</b>
<b>Art. 32 - Trasferimento.....</b>	<b>38</b>
<b>Art. 32 – Trattamento economico e pagamento competenze.....</b>	<b>39</b>
<b>Art. 34 – Assenze ed aspettative.....</b>	<b>40</b>
<b>Art. 35 – Congedo matrimoniale .....</b>	<b>41</b>
<b>Art. 36 – Trattamento di malattia ed infortunio .....</b>	<b>42</b>
<b>Art. 37 – Assenze per malattia/infortunio.....</b>	<b>44</b>
<b>Art. 38 – Assunzione del Pilota tra il personale non navigante ...</b>	<b>45</b>
<b>Art. 39 – Previdenza .....</b>	<b>46</b>
<b>Art. 40 – Previdenza integrativa.....</b>	<b>47</b>
<b>Art. 41 – Preavviso di licenziamento e dimissioni .....</b>	<b>48</b>
<b>Art. 42 – Trattamento di fine rapporto.....</b>	<b>49</b>
<b>Art. 43 – Assicurazioni.....</b>	<b>50</b>
<b>3. PARTE SPECIFICA .....</b>	<b>54</b>
<b>Norma generale.....</b>	<b>54</b>
<b>Art. 45 - Orario di lavoro – Tempo di servizio – tempo di volo per Piloti impiegati in attività di Elisoccorso -Hems e Offshore.....</b>	<b>56</b>

<b>Art. 46 - Impiego extra – Casi di deroga.....</b>	<b>57</b>
<b>Art. 47– Impiego “corporate” .....</b>	<b>58</b>
<b>Art. 48 – Ferie.....</b>	<b>59</b>
<b>Art. 49 – Disposizioni e regolamenti aziendali.....</b>	<b>60</b>
<b>Art. 50 – Intese relative allo statuto dei lavoratori.....</b>	<b>61</b>
<b>Art. 51 – Rappresentanti sindacali in seno alla società .....</b>	<b>62</b>
<b>Art. 52 – Provvedimenti disciplinari.....</b>	<b>63</b>
<b>Art. 53 – Licenziamenti per riduzione del personale .....</b>	<b>64</b>
<b>Art 54 – Riassunzioni .....</b>	<b>65</b>
<b>Art. 55 – Trattamento per visite mediche e rinnovo brevetti.....</b>	<b>66</b>
<b>Art. 56 - Equipaggiamento e divise .....</b>	<b>67</b>
<b>Art. 57 – Derogabilità del presente CCNL .....</b>	<b>68</b>
<b>Art. 58 – Scuola di volo.....</b>	<b>69</b>
<b>4. LAVORO AEREO.....</b>	<b>70</b>
<b>ART. 59 – Decorrenza e durata del presente contratto.....</b>	<b>72</b>
<b>ALLEGATO 1: TABELLA MINIMI CONTRATTUALI .....</b>	<b>73</b>
<b>ALLEGATO 2:”IMPIEGO CORPORATE” .....</b>	<b>74</b>