

**LAZIOMAR S. P. A.**

L'anno 2022 addì 8 del mese di febbraio in Napoli

Tra

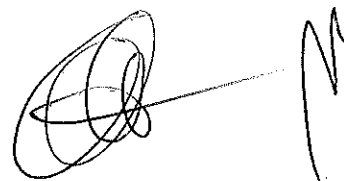
La LAZIOMAR S.p.A.

E

La UNIONE SINDACALE CAPITANI di LUNGO CORSO al COMANDO & La UNIONE  
NAZIONALE DEI CAPITANI DIRETTORI DI MACCHINA

È stato sottoscritto il

CONTRATTO COLLETTIVO AZIENDALE DI LAVORO (DI SECONDO LIVELLO)  
PER I COMANDANTI ED I DIRETTORI DI MACCHINA



## CONTRATTO DI SECONDO LIVELLO PER I COMANDANTI E I DIRETTORI DI MACCHINA DI LAZIOMAR S.P.A.

Addì 8 febbraio 2022 la Società LAZIOMAR rappresentata dal Direttore Generale, Comandante Miche LAURO, assistita dal Consulente Signor Fulvio ESPOSITO e l'Organizzazione Sindacale USCLAC-UNCDIM-SMACD rappresentata dal Comandante Nicola CORRADINO e dal Capitano Errico NERI e dal Delegato Cap. Rossetti si sono incontrate ed hanno raggiunto l'accordo di rinnovo del contratto collettivo aziendale di lavoro (secondo livello di contrattazione) che riguarda i Comandanti ed i Direttori di Macchina imbarcati sulla Unità Traghetto ro/ro tradizionale e unità veloci.

### IL NUOVO CONTRATTO NAZIONALE DI LAVORO DI SETTORE ED I VINCOLI POSTI PER LA DEFINIZIONE DEGLI ACCORDI SINDACALI DI SECONDO LIVELLO

Con l'accordo nazionale di rinnovo del C.C.N.L. e la definizione di un unico Contratto Nazionale per il settore della "Industria Armatoriale", risulta mutata la cornice entro cui definire e/o ridefinire gli accordi di secondo livello per le Aziende, come LAZIOMAR, nelle quali i medesimi accordi aziendali furono giocoforza legati al CCNL (Fedarlinea), preesistente e decaduto alla data del 31/12/2020.

Il processo innescato dal nuovo Contratto Unico Nazionale di Categoria non solo ha reso necessario l'accordo nazionale del 16/12/2020 per stabilire le linee guida nella transizione da un contratto all'altro - ivi comprese le questioni di allineamento necessitate dalla uniformazione al nuovo CCNL per i contratti di secondo livello - ma ha generato la condizione di una piena applicabilità della Sezione 1 ("per l'imbarco dei lavoratori marittimi comunitari sulle navi da carico e sulle navi traghetto passeggeri/merci superiori a 151 t.s.l. e per i Comandanti e i Direttori di Macchina imbarcati su navi superiori a 151 t.s.l. e inferiori a 3000 t.s.l."). Proprio quest'ultimo aspetto rende possibile alle aziende che impiegano traghetti di tonnellaggio inferiore alle 3000 t.s.l. o 4000 t.s.c. di non prorogare l'applicazione della Sezione 3 del CCNL ("per l'imbarco dei Comandanti e dei Direttori di Macchina di navi da crociera, da carico e di traghetti passeggeri/merci superiori a 3000 t.s.l. dell'Armamento nazionale").

Le parti tuttavia - tenuto conto della preesistente condizione, per la quale nell'accordo di secondo livello vigente nell'Azienda LAZIOMAR S.p.A., seppure come deroga di miglior favore, si è dato luogo all'applicazione del Contratto Collettivo dedicato ai Comandanti ed ai Direttori di Macchina (oggi divenuta Sez.3 del CCNL Unico) - con il presente accordo di rinnovo del Contratto Collettivo Aziendale stabiliscono, con una deroga eccezionale e limitata alla durata del Contratto di pubblico servizio che la Società intrattiene con la Regione Lazio, di applicare la Sezione 3 del CCNL ai Comandanti ed ai Direttori di macchina imbarcati sulle Unità Traghetto ro/ro, subordinatamente alla condizione che siano esclusi (e quindi inapplicati) quei punti che risultano in contrasto con le omologhe norme della Sezione 1.

Le parti inoltre, visto l'assetto della flotta della Società, si danno reciprocamente atto che non sono più sussistenti le condizioni previste dal comma 1 dell'articolo 67 della Sezione 1 del CCNL e dell'Allegato 1, comma 1, della Sezione 4 del CCNL; condizioni queste che sono espressamente indicate come preliminari per l'applicabilità dell'Istituto contrattuale della C.R.L.

Pertanto, dal 1/1/2022, mentre non saranno più effettuate nuove immissioni in C.R.L., il personale che alla medesima data già godeva dell'applicazione di detto istituto, continuerà ad essere regolato dalle norme in cui si articola la C.R.L.

Tuttavia, come condizione di miglior favore per il personale, si concorda di riconoscere un “premio aziendale” - desumendone le caratteristiche per similitudine con quanto previsto dall’articolo 69, comma 10 della Sezione 1 del CCNL e all’Allegato 11, articolo 3 della Sezione 4 del CCNL - ai Comandanti ed ai Direttori di Macchina facenti parte del Turno Particolare (Raggruppamento “A”) che, secondo l’articolo 68, Sez. 1 del CCNL, avrebbero avuto titolo ad essere immessi nella CRL, qualora detto istituto avesse continuato ad essere applicabile.

Il premio aziendale di cui all’allegato 4 sarà applicato con decorrenza 1/1/2022 e la corresponsione avverrà con cadenza mensile anziché biennale e l’erogazione sarà effettuata in ragione dei giorni di arruolamento con l’applicazione della seguente formula:

$$\frac{VP \times 0,8333 (*)}{24}$$

#### RIASSETTO ED IMMISSIONI NEL TURNO PARTICOLARE DELLA SOCIETA’

Tenuto conto di quanto precede relativamente all’istituto della CRL, le parti concordano sulla necessità di un rafforzamento del Turno Particolare dei Comandanti e dei Direttori di Macchina della Società procedendo a:

- Nuove immissioni;
- Passaggi di qualifica (Promozioni);
- La ripartizione dell’Unico Turno Particolare Aziendale, in due Sezioni: “A” e “B”.

La Sezione “A” del T.P. viene costituita dai Comandanti e dai Direttori di Macchina aventi il combinato dei requisiti (di anzianità nel Turno preesistente e quelli soggettivi previsti dal CCNL art.68 Sez.1) per il riconoscimento del premio di fidelizzazione di cui al precedente capitolo.

La Sezione “B” T.P. viene costituita dalla restante parte dei Comandanti e dei Direttori di Macchina già presenti nel preesistente Turno Particolare.

Inoltre la Società si impegna a garantire ai Comandanti e ai Direttori di Macchina della Sezione “A” del T.P. un periodo di lavoro minimo non inferiore a 300 giornate (ivi compreso l’eventuale impiego di “comandata”) riferite all’anno solare; ed ai Comandanti e ai Direttori di Macchina della sezione “B” del T.P. un numero minimo di 210 giornate lavorative (ivi compreso l’eventuale impiego di “comandata”) riferite all’anno solare. L’impegno della Società verso ciascuno dei Comandanti e dei Direttori di Macchina del T.P. e della C.R.L. s’intende applicabile nell’arco di ciascun anno se, e soltanto se, i periodi di indisponibilità soggettiva di ogni singolo Comandante o Direttore di Macchina dovessero essere contenuti nel massimo di 30 giorni (sia ininterrotti che derivanti dalla sommatoria di più episodi).

La sistemazione anzi descritta delle Sezioni del T.P. è subordinata all’adesione individuale alla procedura di conciliazione in sede sindacale ex articolo 411 c.p.c. da parte di quei Comandanti e Direttori di Macchina destinati ad essere immessi nella fascia “A” del Turno Particolare ed a quelli destinati ad essere immessi nella fascia “B” provenendo dal Turno Generale.

#### L’ARTICOLAZIONE DEL CONTRATTO

L’articolato che segue – che è la risultante dell’articolato del contratto di secondo livello già applicato ai Comandanti ed ai Direttori di Macchina del 14/7/2016 integrati, ove del caso dalle modifiche intervenute nella presente pattuizione - è ripartito nei capitoli riguardanti:

---

(\*) VP (Valore del Premio) /24 (mesi costituenti il biennio) x 0,8333 (coefficiente dei giorni d’imbarco nel triennio 21-24)

1. Impiego del personale navigante su base annuale e durata dei singoli periodi d'imbarco (articoli 1 e 2);
2. Il servizio di Sicurezza in porto delle Unità traghetto; Applicazione e limiti del trattamento di "missione" sulle Unità Veloci (dall'articolo 3 all'articolo 7);
3. Il trattamento economico aziendale per i Comandanti ed i Direttori di Macchina (dall'articolo 8 all'articolo 11);
4. Parti conclusive benefit e dichiarazioni (articoli 12 e 13).

#### *Articolo 1*

##### *Periodo d'imbarco e periodo di riposo dopo lo sbarco*

1. I Comandanti ed i Direttori di Macchina della Società, appartenenti alla CRL e al Turno Particolare - per quanto stabilito dal Codice della navigazione e per quanto, in sua applicazione, è stabilito dal citato Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro della "Industria Armatoriale" Assarmatori-Confitarma, Sez. 1, articoli 4 e 70, commi 1 e 2— sono sottoposti al regime di regolari periodi d'imbarco sulle Unità navali della flotta sociale e di regolari periodi di riposo a casa dopo lo sbarco con risoluzione del contratto di arruolamento.
2. I Comandanti ed i Direttori di Macchina in C.R.L. ed in Turno Particolare imbarcheranno normalmente con la formula del contratto a "tempo indeterminato".
3. In considerazione delle caratteristiche dei servizi svolti dalla LAZIOMAR che richiedono un grado di flessibilità elevata d'impiego del personale di bordo, la durata minima del contratto di arruolamento è stabilita in mesi 2, mentre la durata massima è stabilita in mesi cinque.
4. Al termine di ogni singolo contratto di arruolamento i Comandanti ed i Direttori di Macchina in CRL sbarcheranno con la formula di: "Rotazione Sociale" secondo il comma 3 dell'articolo 70, Sez. 1 del CCNL. I riposi e le ferie saranno usufruiti come previsto dal 1° e 2° comma dell'articolo 71, Sez. 1 del CCNL.
5. Le giornate di riposo a casa effettuate in costanza di arruolamento e stabilite in ragione dei turni di lavoro previsti dall'organizzazione aziendale, agli effetti del complessivo periodo di riposo garantito tra un imbarco ed il successivo, si sommano alle giornate di riposo e ferie trascorse a terra dopo lo sbarco a ruolo.
6. Al termine di ogni singolo contratto di arruolamento i Comandanti ed i Direttori di Macchina in Turno particolare sbarcheranno con la formula di: "Avvicendamento". Per quanto riguarda la garanzia del periodo di riposo minimo di cui al comma 3° dell'articolo 60, le giornate di riposo a casa effettuate in costanza di arruolamento - e stabilite in ragione dei turni di lavoro previsti dall'organizzazione aziendale con il successivo articolo 2 - agli effetti del complessivo periodo di riposo garantito tra un imbarco ed il successivo, si sommano alle giornate di riposo e ferie trascorse a terra dopo lo sbarco a ruolo.

#### *Articolo 2*

##### *Rotazione degli Equipaggi e riposo a casa durante i periodi d'imbarco*

Nel rispetto delle norme di legge che regolano la durata giornaliera e settimanale dell'orario di lavoro nonché la durata minima dell'orario di riposo giornaliero e settimanale del personale marittimo imbarcato, la rotazione degli equipaggi sarà la seguente.

#### **Unità traghetto ro/ro tradizionale ed Unità Veloci**

Sulle tratte Formia/Ponza e Formia/Ventotene la turnazione dei Comandanti e dei Direttori di Macchina avverrà con la cadenza di 5 giorni di lavoro e 3 giorni di riposo consecutivi a casa. Il cambio dell'Equipaggio sarà effettuato all'inizio di ogni 1° e 5° giorno. Il cambio equipaggio si considererà convenzionalmente effettuato alle ore 14:00.

La rotazione degli Equipaggi come sopra definita determina per ogni Comandante e Direttore di Macchina un rapporto sostanzialmente paritario tra giorni di lavoro a bordo e giorni di riposo a casa.

#### *Articolo 2 bis*

##### *Attuazione dei turni e relative compensazioni*

Fermo restando il dispositivo del sistema di godimento delle ferie e dei riposi regolato dal primo e secondo comma dell'articolo 71 della Sezione 1 del CCNL - limitatamente al periodo di arruolamento, quando il Comandante e il Direttore di Macchina sono in turno di riposo settimanale ed il riposo cade nella giornata che precede la festività settimanale, la giornata medesima è trattata come franchigia (ossia senza lo scarico di un giorno di riposo o di ferie). Per poter garantire il rapporto paritario tra giorni di lavoro e giorni di riposo, considerato quanto in materia è stabilito dal CCNL, si rende necessario compensare la mancanza di risorse di giornate di riposo procedendo:

- Per i Comandanti e per i Direttori di Macchina imbarcati sul traghetto ro/ro pax tradizionale al provvisorio accantonamento dei compensi di cui al 3° comma del successivo articolo 5.
- Per i Per i Comandanti e per i Direttori di Macchina imbarcati sulle unità veloci al provvisorio accantonamento di un'ora di straordinario - effettuata per ogni giorno di lavoro effettivo da ciascun Comandante e Direttore di Macchina.

Per i Comandanti e per i Direttori di Macchina imbarcati sul traghetto ro/ro pax tradizionale, all'atto dello sbarco, concluso il periodo di arruolamento, analogamente si darà luogo alla liquidazione dell'eventuale residuo del compenso di cui al 3° comma del successivo articolo 5.

Per i Comandanti e per i Direttori di Macchina imbarcati sulle unità veloci, all'atto dello sbarco, concluso il periodo di arruolamento, l'eventuale residuo delle ore di straordinario accantonate e non convertite in riposo usufruito, saranno liquidate conservando loro natura di ore di straordinario.

#### *Articolo 3*

##### *Spese viaggio e modalità computo della giornata di cambio per turnazione*

1. Le spese di viaggio, secondo quanto previsto dal CCNL, saranno riconosciute esclusivamente per l'imbarco e lo sbarco ad inizio e fine del contratto di arruolamento.
2. In relazione all'alta frequenza delle turnazioni, si conviene che nel giorno del cambio turno per ciascuna coppia di Comandanti e ciascuna coppia di Direttori di Macchina (sbarcante per riposo ed imbarcante da riposo) l'onere del costo aziendale è limitato al solo pagamento della giornata lavorativa per ciascuno dei Comandanti e ciascuno dei Direttori di Macchina che effettuerà il cambio.

#### *Articolo 4*

##### *Servizio di sicurezza in porto con nave in sosta notturna Unità ro/ro traghetti tradizionali*

1. La sicurezza della nave in porto ed in sosta notturna è garantita dalla presenza a bordo dell'equipaggio che ha cessato il servizio attivo dopo la fine dell'ultima corsa di linea con l'arrivo in porto e l'ormeggio della nave.
2. Durante la sosta notturna in porto dopo la fine del servizio di linea giornaliero, il presidio di sicurezza della nave è correntemente ed effettivamente affidato ad una squadra costituita da 1/3 dell'Equipaggio della sezione "coperta" e della sezione "macchina" di cui almeno 1 Ufficiale di Coperta ed 1 Ufficiale di Macchina.
3. Il personale designato dal Comandante dell'Unità a far parte del presidio di sicurezza è costituito da 4 marittimi: 2 Ufficiali (di cui 1 di Coperta ed 1 di Macchina), 2 Sottufficiali e/o Comuni (1 di Coperta ed 1 di Macchina)
4. I marittimi messi in "disponibilità" al presidio di sicurezza stando nel proprio alloggio in riposo saranno pronti ad intervento in caso di necessità e/o di emergenza. Detto

personale sarà di volta in volta indicato con un criterio che assicuri un'alternanza tra i marittimi delle sezioni della nave preposte.

4. Considerate le caratteristiche delle Tabelle di armamento del traghetto, l'alternanza tra gli Ufficiali della sezione Coperta e Sezione Macchina sarà assicurata rispettivamente dal Comandante e dal Direttore di Macchina.

#### *Articolo 5*

##### *Trattamento del personale in servizio di sicurezza*

1. Lo svolgimento del servizio di sicurezza in condizione di mera disponibilità ad intervenire in caso di emergenza, non costituisce prestazione lavorativa ma obbligo di reperibilità.
2. Il disagio generato da tale condizione trova la sua sostanziale compensazione nell'istituto della "indennità di navigazione aziendale" di cui al successivo articolo 8.
3. Quando la disponibilità al servizio di sicurezza è fornita in giorno feriale, per ogni ora di "disponibilità", oltre alla quota dell'indennità di cui al secondo comma, sarà riconosciuto un compenso pari al 5% del valore di un'ora di retribuzione calcolata sul minimo contrattuale tabellare del marittimo "disponibile". La percentuale di detto compenso, quando la disponibilità al servizio di sicurezza è fornita in giorno festivo viene elevata al 20%.

#### *Articolo 6*

##### *Trattamento sostitutivo dei servizi ai Comandanti e ai Direttori di Macchina imbarcati sulle unità veloci HSC, DSC o impiegati di "Comandata"*

Come condizione di miglior favore rispetto all'art 29, Sezione 4 (unità veloci hsc, dsc e aliscafi) del CCNL, ai Comandanti ed ai Direttori di Macchina imbarcati sulle unità veloci della Società in sostituzione del servizio di vitto verrà erogato, per ogni giornata di effettiva presenza a bordo durante il contratto di arruolamento, un buono-pasto del valore unitario di € 8,00 = (sotto forma di ticket elettronico). Detto trattamento - che sostituisce l'indennità prevista dal CCNL di € 4,39 - sarà altresì riconosciuto anche ai Comandanti e ai Direttori di Macchina impiegati di comandata, in sostituzione dell'indennità giornaliera di € 2,30.

#### *Articolo 7*

##### *Comandanti e Direttori di Macchina imbarcati sulle unità veloci. Applicazione dell'art 32, Sez.4: indennità di missione*

Quando ricorrono le condizioni previste dall'articolo 32 del 2° comma del CCNL unità veloci hsc, dsc e aliscafi, ai Comandanti ed ai Direttori di Macchina imbarcati ed effettivamente presenti a bordo, spetterà il trattamento di vitto e alloggio a carico della Società.

In alternativa riceveranno l'indennità di missione prevista dal CCNL di € 50,00= per ciascun giorno di effettiva presenza a bordo. Il trattamento di "missione" esclude, in quanto incompatibile, il trattamento previsto dall'articolo 6 del presente contratto.

#### *Articolo 8*

##### *Indennità di Navigazione Aziendale*

##### **UNITA' TRAGHETTO TRADIZIONALI**

Comandanti e Direttori di Macchina

Viene istituita una indennità di navigazione integrativa, al fine di compensare il maggior "disagio" - elemento che è alla base dell'istituto contrattuale costituito in sede nazionale - sopportato sui Traghetti tradizionali a causa:

- a) della numerosità delle manovre di ormeggio e disormeggio effettuate giornalmente nell'arco di servizio
- b) della flessibilità richiesta dagli orari di servizio determinati dalle esigenze di pubblica utilità.

- c) del ricorrente impegno a svolgere, seppure in posizione di prevalente, mera disponibilità, il servizio di sicurezza notturno imposto dalle norme di sicurezza con nave in sosta notturna in porto.
- d) della necessità del Comandante e del Direttore di Macchina, seppure discontinua, di coordinare, dirigere e verificare l'esecuzione dei lavori di manutenzione ordinaria e straordinaria eseguiti a bordo dall'equipaggio: in Coperta (es. pitturazione, picchettaggio etc.) ed in Macchina ( es. Motori principali, Elettrogeni, apparecchiature elettriche ed "avviatori", impianti igienico-sanitari, pulizia pagliolo e sottopagliolo, impianti idraulici: salpancora e verricelli, impianti frigo e condizionamento etc.). Detta indennità per Comandanti e Direttori di Macchina assorbe e sostituisce ogni altro compenso aziendale erogato in atto a detto titolo e surroga completamente ogni diverso compenso.

Le parti concordano e si danno reciprocamente atto che questa stessa indennità viene costituita nel suo valore economico, con la confluenza dei compensi preesistenti in ragione di accordi sindacali aziendali o di istituti applicati in via analogica e non presenti nel CCNL di riferimento e corrisposti fino alla data del 31/10/2015.

Per i Comandanti ed i Direttori di Macchina i compensi assorbiti sono:

- 1) "ex maggiorazione 30% per giorni festivi trascorsi in navigazione", 2) il "compenso per lavori disagiati rizzaggio", 3 l'indennità R.T., 4) "Indennità navigazione supplementare",
- 5) "Indennità di navigazione straordinaria", 6) "Indennità traghetto", 7) "Lavori disagiati vari". 8) "servizio ispezione" precedente ccnl 2007.

Resta ovviamente ribadito e confermato che la presente indennità di navigazione integrativa aziendale replica e mantiene le medesime limitazioni nell'incidenza su ogni altro degli istituti contrattuali di carattere retributivo diretto e/o differito già previste dal CCNL per l'indennità di navigazione.

Pertanto a decorrere dal 1/4/2016 per ogni giorno di effettiva presenza a bordo, durante il periodo d'imbarco, ai Comandanti e ai Direttori di Macchina imbarcati sull'unità traghetto ro/ro pax tradizionale saranno corrisposti gli importi riportati nella tabella (allegato 1). Come sopra precisato detti importi non avranno alcun riflesso sugli istituti retributivi né sul TFR.

Detti importi saranno ridotti del 25% per giorno di effettiva presenza a bordo durante l'imbarco effettuato su nave fuori linea in quanto in sosta lavori programmati e/o straordinari.

#### **PER LE UNITA' VELOCI**

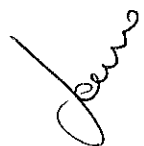
Comandanti, Direttori di Macchina.

Viene istituita una indennità di navigazione integrativa, al fine di compensare il maggior "disagio" - elemento che è alla base dell'istituto contrattuale costituito in sede nazionale (art. 23 ccnl) - sopportato dai Comandanti e dai Direttori di M. imbarcati sulle Unità veloci e derivante:

- a) dalla numerosità delle manovre di ormeggio e disormeggio effettuato giornalmente nell'arco di servizio;
- b) dalla flessibilità richiesta dagli orari di servizio determinati dalle esigenze di pubblica utilità.
- c) dal ricorrente impegno a svolgere prestazioni di manutenzione ordinaria connesse alla speciale tipologia del mezzo nautico.

Detta indennità assorbe e sostituisce ogni altro compenso aziendale erogato in atto a detto titolo e surroga completamente ogni diverso compenso per il servizio di cui al precedente punto 3 e tra questi in particolare il "compenso per manutenzione ordinaria e ricorrente" liquidato con l'importo equivalente ad un'ora di lavoro straordinario.

Le parti concordano e si danno reciprocamente atto che questa stessa indennità viene costituita nel suo valore economico, con la confluenza di compensi preesistenti in ragione di accordi sindacali aziendali o di istituti applicati in via analogica e non presenti nel CCNL di riferimento e corrisposti fino alla data del



1) "ex maggiorazione 30% per giorni festivi", 2) " straordinario disagiato".

Pertanto i compensi ed i rispettivi importi attualmente erogati a detti titoli devono intendersi come assorbiti nel nuovo istituto ed aboliti ad ogni effetto con decorrenza 1°/4/2016.

Resta ovviamente ribadito e confermato che la presente indennità di navigazione integrativa aziendale replica e mantiene le medesime limitazioni nell'incidenza su ogni altro degli istituti contrattuali di carattere retributivo diretto e/o differenze previste dal CCNL per l'indennità di navigazione.

Pertanto a decorrere del 1°/4/2016, per ogni giorno di effettiva presenza a bordo, durante il periodo d'imbarco, ai Comandanti e per i Direttori di Macchina dell'unità veloce verranno riconosciuti gli importi riportati nella tabella (allegato 2). Come sopra precisato detti importi non avranno alcun riflesso sugli istituti retributivi né sul TFR.

Detto importo sarà ridotto del 25% per giorno di effettiva presenza a bordo durante l'imbarco effettuato sulle unità veloci fuori linea in quanto in sosta lavori programmati e/o straordinari.

#### *Articolo 9*

##### *Regolazione di alcuni aspetti operativi*

- a) Decorrenza e fine dell'orario di servizio per i Comandanti ed i Direttori di Macchina imbarcati sulle Unità: Traghetto ro/ro, TMV HSC ro/ro, Aliscafo:

In relazione agli orari ufficiali di linea entreranno in servizio mezz'ora prima della partenza e termineranno il servizio 30 minuti dopo l'ormeggio del mezzo.

- b) Orario per la consumazione del pasto a bordo dei traghetti

Quando durante il servizio di linea per l'Equipaggio vi è la possibilità di consumare il pasto nell'ora effettiva di sospensione del lavoro, detta ora non può essere considerata a nessun effetto orario di lavoro e dunque non deve essere retribuita né compensata in alcun altro modo.

- c) Soste in porto delle Unità veloci:

In applicazione del 2° comma dell'articolo 11, Sez.4 del CCNL, quando la sosta in porto dell'unità veloce, secondo l'orario di linea stabilito, supera le 2 ore di sosta - cioè il tempo sufficiente a garantire la possibilità di consumare il pasto giornaliero - dedotta l'ora di servizio per bunkeraggio, detta ora sarà computata come ora non lavorata e, quindi, non retribuita.

#### *Articolo 10*

##### *Termini per la corresponsione della retribuzione mensile*

La Società s'impegna a corrispondere la retribuzione mensile del personale in un'unica soluzione entro e non oltre il giorno 10 del mese successivo a quello di maturazione delle competenze. In caso di coincidenza del giorno di pagamento con le giornate di sabato, domenica e/o festività, il giorno del pagamento sarà posticipato al giorno lavorativo immediatamente successivo.

Pertanto a partire dalle competenze relative al mese di luglio 2016 non si darà più luogo al pagamento dell'acconto mensile.

Per quanto riguarda la tredicesima mensilità la Società, in conformità all'articolo 20 della Sezione 4 del CCNL, provvederà al pagamento non oltre il 15 dicembre; mentre per la quattordicesima mensilità il pagamento avverrà entro il 31 marzo.

Con l'eccezione del personale in CRL, alla restante parte dei Comandanti e dei Direttori di Macchina all'atto dello sbarco a ruolo saranno liquidate tutte le competenze maturate durante l'imbarco ivi compreso l'integrale importo del TFR.

#### *Articolo 11*

##### *Agevolazioni tariffarie per i dipendenti (naviganti ed amministrativi)*

In attuazione della propria politica di agevolazione tariffaria per i dipendenti, la Società in via autonoma e con propria delibera concessoria ha varato un provvedimento che viene allegato (4) al presente contratto.



## DICHIARAZIONI DELLE PARTI STIPULANTI

Le parti dichiarano espressamente che con il presente accordo hanno inteso superare, annullandola, ogni pattuizione aziendale ed interaziendale precedentemente applicata, per cui tutti i singoli accordi aziendali ed interaziendali, sono da considerarsi decaduti alla data del 31/3/2016 e pertanto non applicabili dal 1° aprile 2016.

Le parti, dandosene reciprocamente atto, dichiarano altresì che - tenuto conto del fatto che il complesso del contratto collettivo aziendale risulta strutturato in modo da potersi in esso individuare due parti sostanziali: una riguardante l'organizzazione degli impieghi degli equipaggi ed i servizi al personale e l'altra avente natura meramente economica (indennità di navigazione aziendale) che trae origine da preesistenti accordi applicati al solo personale in CRL e appartenete al Turno Particolare nella composizione numerica e di qualifica risultante dagli elenchi allegati all'accordo sindacale del 14/1/2014 - l'istituto dell'indennità di navigazione aziendale è stato individuato e costituito per loro esplicita volontà come applicabile al solo personale marittimo facenti parte della CRL e del Turno Particolare. Pertanto il contratto collettivo aziendale, sarà applicato anche ai Comandanti ed ai direttori di Macchina che occasionalmente dovessero imbarcare dal Turno Generale della "Gente di Mare", con l'eccezione dell'art. 8 "indennità di navigazione aziendale".

Le parti concordano che, date le condizioni peculiari di rotazione degli equipaggi e tenuto conto della iscrizione a ruolo contemporanea di due equipaggi sulla stessa nave, possono verificarsi situazioni per le quali un lavoratore iscritto a ruolo con la sua qualifica del suo grado si trovi - temporaneamente e per uno o più cicli di turnazione - a svolgere la funzione del grado immediatamente inferiore. In tale caso il funzionamento al grado inferiore sarà annotato per il periodo corrispondente sul ruolo fermo restante il trattamento economico del proprio grado.

### DICHIARAZIONE DI PARTE

l'USCLAC-UNCDIM conferma che l'adesione di un lavoratore alla prevista procedura di "conciliazione in sede sindacale" ex art.411 c.p.c., resta assolutamente libera ed autodeterminata.

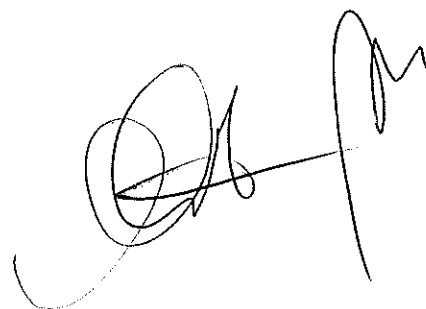
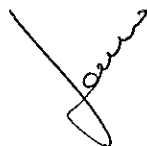
E che quindi con la sottoscrizione del presente contratto non ha in alcun modo inteso ledere questo principio di diritto proprio ed esclusivo del singolo lavoratore.

### DECORRENZA E DURATA

Le parti ribadiscono che il presente contratto collettivo aziendale di secondo livello sarà applicato dalla Laziomar S.p.A. per tutta la durata del Contratto di servizio pubblico per i collegamenti marittimi tra le Isole Pontine ed il continente stipulato con la Regione Lazio la cui scadenza è fissata per il mese di gennaio 2024.

Gli effetti economici definiti dal presente accordo decorreranno dal 1/1/2022.

La durata del contratto è triennale e pertanto scadrà, in ogni caso, entro il 31/12/2024 senza alcuna ultrattività.





### ALLEGATO 3

#### DELIBERA CONCESSORIA SU AGEVOLAZIONI TARIFFARIE A FAVORE DEI DIPENDENTI

Nel quadro delle politiche di fidelizzazione del personale, LAZIOMAR S.P.A. comunica la propria decisione di consentire ai suoi dipendenti appartenenti sia al personale navigante che a quello amministrativo di poter usufruire di agevolazioni nell'acquisto dei titoli di viaggio per le proprie navi in servizio di linea. Detta agevolazione riguarda esclusivamente:

i dipendenti marittimi che godono del regime di "continuità del rapporto di lavoro" o che appartengono ai "turni particolari" della Società;

i dipendenti amministrativi con contratto a tempo indeterminato.

Le modalità, i limiti e l'entità delle agevolazioni sono indicati nella regolamentazione qui di seguito riportata.

La Società concede ai suoi dipendenti, come individuati in precedenza, ed al loro nucleo dei familiari a carico, la possibilità di usufruire di n° viaggi completi (tratta di andata e ritorno) per ciascun anno solare alle condizioni di seguito stabilite.

La consistenza del nucleo familiare dovrà essere documentata con il certificato di stato di famiglia che annualmente dovrà essere aggiornato, in ogni caso prima di avanzare la richiesta di avvalersi della concessione;

La concessione di viaggio è limitata alle sole unità traghetto della flotta esclusi quindi i mezzi veloci; La concessione riguarda solo il viaggio delle persone, quindi sono escluse le auto o moto al seguito dei passeggeri;

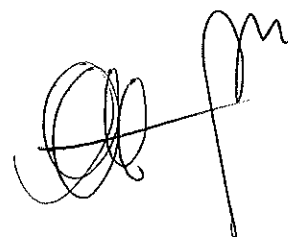
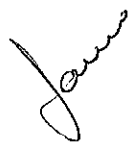
La concessione, ove non usufruita tutta o in parte nel corso dell'anno, non è cumulabile successivamente con la concessione dell'anno seguente;

La possibilità di usufruire della concessione di viaggio da parte del dipendente è e resta sempre e comunque subordinata alle esigenze commerciali della Società. Pertanto anche in caso di prenotazione del viaggio, esso potrebbe risultare non fruibile ove il riempimento della nave fosse completo. In tal caso la prevalenza delle esigenze commerciali determinerebbe la decadenza della prenotazione se legata alla concessione. In particolare la prenotazione del viaggio resta valida fino ad un coefficiente di riempimento del 900/ dei posti nave di quella partenza.

I dipendenti (di cui ai punti 1 e 2) aventi titolo alla concessione di viaggio, dovranno inoltrare la richiesta del viaggio o dei viaggi alla Direzione della società per la preventiva e necessaria autorizzazione che verrà concessa previa verifica delle compatibilità stabilite al precedente punto F.

La presente deliberazione concessoria, non derivando da alcun obbligo di natura contrattuale o di altro vincolo assunto dalla Società verso i propri dipendenti, e configurandosi come agevolazione condizionata, esime la Società da ogni obbligo di natura previdenziale e fiscale relativo alla concessione stessa nei confronti dei dipendenti medesimi.

Napoli, 13 maggio 2016



**ALLEGATO 4**

**VALORE DEL PREMIO AZIENDALE**

	Giornaliero	Mensile
	Euro	Euro
C OMANDANTE	3,27	98,00
DIRETTORE DI MACH.	3,13	93,75
1°UFFICIALE COP. & MAC..	2,53	76,00

**Nota- La natura del “premio di fidelizzazione”, anche nella forma modificata di questo accordo, è tale da considerarla esclusa come base di calcolo di ogni altro istituto sia del contratto nazionale che del contratto aziendale ivi compreso il tfr.**

LAZIOMAR S.P.A.

LAZIOMAR S.p.A.

Michele Lauro

Responsabile di Esercizio



USCLAC-UNCDIM

