

Alma Mater Studiorum
UNIVERSITA' DI BOLOGNA

SCUOLA DI INGEGNERIA E ARCHITETTURA
- Sede di Forlì -

CORSO DI LAUREA
IN INGEGNERIA MECCANICA
Classe: 10

Elaborato finale di laurea:
in ECONOMIA E ORGANIZZAZIONE AZIENDALE

Titolo dell'elaborato:

DINAMICHE GESTIONALI DELL'AEROPORTO
FEDERICO FELLINI DI RIMINI

CANDIDATO
Francesco Mordenti

RELATORE
Prof. Gianrico Quattrocolo

Anno Accademico 2012/2013
Sessione III

INDICE

INTRODUZIONE	5
CAPITOLO I - L'evoluzione del trasporto aereo in Europa e in Italia	7
Definizioni dei dati di traffico	7
La liberalizzazione del mercato.....	8
Traffico passeggeri e merce in Europa.....	9
Traffico passeggeri e merce in Italia	12
Il rapporto tra vettori e aeroporto	17
Il ruolo dell'aeroporto minore	19
Catchment area	21
La svolta delle low-cost.....	22
Il traffico low-cost in Italia dal 2004 al 2013.....	25
Investimenti co-marketing presunti.....	29
Impatto economico sul territorio	31
CAPITOLO II - Il caso dell'aeroporto di Rimini	33
La società.....	33
Traffico aereo di Rimini	34
2003 - 2008 – L'attivo economico e l'attività stagionale	37
Il caso di Forlì.....	37
Il triennio 2009 - 2011 – L'aumento del traffico e dei costi	39
2012 – Verso il collasso	43

2013 – Il fallimento	45
Riflessioni.....	47
 CAPITOLO III - L'assistenza a terra presso l'aeroporto di Rimini	49
Servizi di assistenza a terra in outsourcing	50
Struttura organizzativa	51
Sviluppi sulla gestione del personale	52
Ruolo del Responsabile di Servizio	54
A. Scarico e carico aeromobili (bagagli, merce e posta)	56
B. Pulizie di bordo	61
C. Movimentazione dei bagagli, colli merce e posta da/per gli aeromobili	65
D. Trasferimento sottobordo e riposizionamento in parcheggio dei mezzi di rampa	67
E. Smistamento bagagli in partenza e movimentazione per controllo radiogeno	69
F. Riconsegna bagagli in arrivo.....	72
G. Posizionamento di tacchi e coni	73
H. Servizi aggiuntivi	73
I. Trattamento merce e posta	74
J. Carico e scarico merce su gomma.....	76
K. Servizio toilette ed acqua	76
L. Trasporto passeggeri	77
 ALLEGATI	81
BIBLIOGRAFIA	94

INTRODUZIONE

La caduta di tutte quelle barriere tecniche e normative che fino alla fine degli anni ottanta del secolo scorso avevano caratterizzato tutto l'economia mondiale, ha determinato negli ultimi due decenni una progressiva globalizzazione dei mercati del lavoro, finanziari, del commercio e dei trasporti, determinate da politiche di governo improntate alla liberalizzazione degli scambi e dei flussi.

La crescita sempre maggiore della domanda di mobilità che ne consegue, sia per quel che riguarda le merci che per le persone, ha reso sempre più rilevante il ruolo dell'infrastruttura aeroportuale, in quanto il trasporto aereo, rispetto ad altri, permette una maggiore utilità derivante dallo spostamento rapido di persone o merci su lunghe distanze e favorisce l'avvicinamento di popoli ed economie lontane fra loro, integrando le rispettive attività e legandoli di conseguenza con vincoli di interesse commerciale, utili ad entrambi.

Il servizio di trasporto delle merci ha subito una vera evoluzione che, negli corso degli anni è entrato direttamente all'interno del processo produttivo e distributivo della merce prodotta, facendo diventare gli aeroporti nodi fondamentali di una rete globale di scambi, cioè parte integrante di reti logistiche complesse sviluppate sull'intero territorio mondiale.

Per ciò che riguarda le persone fisiche a seguito dell'aumento della domanda di mobilità di trasporto si è assistito allo sviluppo del sistema offerta avuto con la liberalizzazione del mercato del trasporto aereo e la nascita successivamente delle compagnie aeree *low-cost*.

Grazie ai loro costi contenuti, proprio quest'ultime hanno permesso in Europa ed in particolare in Italia, lo sviluppo di aeroporti regionali come punti di arrivo o partenza con altri aeroporti. Questo tipo di contenimento dei costi oltre alla liberalizzazione delle tratte e delle tariffe applicabili alle varie tipologie di offerta di volo ha permesso il graduale abbassamento dei prezzi per i consumatori finali, incentivando così l'aumento della

domanda di trasporto aereo, e permettendo lo sviluppo, grazie alla presenza degli aeroporti regionali o secondari, di zone territoriali che fino a quel momento avevano visto limitate le loro opportunità di crescita.

Nel caso particolare, per l'aeroporto internazionale "Federico Fellini" di Rimini, già snodo fondamentale dell'attività turistica della riviera romagnola sin dagli anni sessanta con i suoi collegamenti charter con l'Europa Occidentale, poteva essere la grande occasione di rilancio.

Il duplice scopo di questo elaborato è quello di analizzare, in una prima parte, gli investimenti e le scelte politiche-aziendali della società di gestione Aeradria Spa e relativo traffico aereo, per quantità e qualità, che hanno portato invece alla disastrosa caduta economica, commerciale e sociale dello scalo di Rimini avvenuta poco distante in termini di tempo (anno 2013) e di spazio (a soli 60 km) con il "cugino" aeroporto di Forlì, "Luigi Ridolfi", primo in Italia nel dichiarato fallimento della sua società di gestione SEAF Spa e chiusura totale al traffico commerciale dell'infrastruttura.

In un secondo momento, causa la diversificazione e gli sbalzi operativi che hanno caratterizzato negli ultimi anni lo scalo riminese, si vuole rappresentare lo sviluppo della gestione dei servizi di assistenza sottobordo, bagagli, merci e di pulizie agli aeromobili concessa in appalto ad una società terza; quindi descrivere nel dettaglio le metodologie tecnico-operative adottate e le procedure per garantire i tempi e gli standard di qualità e di sicurezza previsti (Enac, normative europee, contratti nazionali e leggi sul lavoro), con l'intento di non perdere, bensì mantenere i risultati raggiunti e continuare a migliorare quei metodi acquisiti dal personale coinvolto in tali attività, al servizio di un prossimo sperato rilancio dell'Aeroporto Internazionale "Federico Fellini" di Rimini.

CAPITOLO I

L'EVOLUZIONE DEL TRASPORTO AEREO IN EUROPA IN ITALIA

Il trasporto aereo è utilizzato da fasce di popolazione sempre più ampie per la mobilità su distanze medio-lunghe, anche grazie all'offerta di voli delle compagnie cosiddette low-cost. Rispetto agli altri mezzi di trasporto, quello aereo sperimenta una dinamica più rapida, ma è vincolato da un livello prossimo alla saturazione delle sue infrastrutture.

La politica del “cielo unico europeo” ha come obiettivo la sicurezza e la tutela dei diritti dei viaggiatori anche attraverso la modernizzazione e il miglioramento dell'efficienza degli aeroporti. Gli operatori del settore cercano di conciliare la sfida dell'efficienza economica con il rispetto dell'ambiente.

Dal punto di vista strategico si affiancano due concezioni:

una basata sugli *hub*, grandi aeroporti che fungono da snodo del traffico intercontinentale; l'altra sul *point-to-point*, per collegamenti diretti tra aeroporti anche minori.

Nel 2011 l'Italia è al quinto posto in Europa, con circa il 10% del traffico totale per movimenti e passeggeri trasportati.

DEFINIZIONI DEI DATI DI TRAFFICO AEREO

I *passeggeri* trasportati sono quelli il cui viaggio inizia o termina nell'aeroporto dichiarante, con l'esclusione dei passeggeri in transito diretto. I *movimenti* complessivi di aeromobili comprendono i servizi aerei di linea e charter, interni e internazionali; il *rapporto* tra movimenti, o passeggeri, e popolazione residente consente migliori confronti internazionali.

La *merce* e la *posta* considerate sono quelle a bordo di un aeromobile all'atterraggio, oppure al decollo, dall'aeroporto dichiarante. Sono incluse le merci e la posta in transito diretto, colli espresso e valigie diplomatiche, mentre sono esclusi i bagagli dei passeggeri.

Il dato sui passeggeri per paese dell'UE esclude il doppio conteggio di passeggeri su voli nazionali, così come il valore dell'aggregato europeo prende in considerazione i passeggeri intra-UE solo una volta.

Pertanto, i passeggeri relativi al singolo Stato sono conteggiati sia nell'aeroporto di imbarco che in quello di sbarco e la somma dei passeggeri per Stato non è l'effettivo totale dei *viaggiatori* in Europa.

Allo stesso modo, i dati sui passeggeri per regione italiana, i viaggiatori interni sono conteggiati sia nell'aeroporto di imbarco che in quello di sbarco.

LA LIBERALIZZAZIONE DEL MERCATO

Il trasporto aereo in Europa ebbe un forte sviluppo a partire dalla fine degli anni '80 grazie alla liberalizzazione del settore con una serie di normative iniziate dal 1987 dove, sulla scia di ciò che già era avvenuto negli Stati Uniti, si riducevano le restrizioni tariffarie e si modificavano i criteri che regolavano la ripartizione della capacità offerta.

Successivamente, nel 1990 si ridussero ulteriormente le stesse restrizioni e si regolarizzarono gli accessi al mercato da parte di nuovi operatori. Si aprì così la concorrenza a più vettori sulle rotte con maggiore densità e si trasferì agli Stati membri il potere di autorizzare l'ingresso nel mercato di nuovi operatori, nel rispetto di determinati requisiti economici e tecnici.

Infine, grazie al regolamento "*Open Skies*" del 1997 si introdusse gradualmente la libertà di cabotaggio, cioè il diritto per ogni compagnia aerea di uno Stato membro di effettuare trasporti tra due località di un altro Stato membro.

Nel 2004 inoltre con l'allargamento dell'Unione Europea, l'applicazione di tale normativa è stata estesa ad altri dieci Paesi ampliando il processo di liberalizzazione anche in termini geografici.

La creazione di un mercato unico per il trasporto aereo ha dato alle compagnie aeree la possibilità di scegliere le rotte, la capienza, gli orari e le tariffe.

L'introduzione di questo cambiamento ha ridotto al minimo l'influenza dei governi nazionali e le stesse compagnie di bandiera hanno visto restringersi la loro quota di mercato da spartirsi.

Tutto ciò ha permesso una maggiore dinamicità dell'economia all'interno dell'Unione Europea creando le condizioni di una crescita elevata del traffico passeggeri e merci sul territorio Europeo.

TRAFFICO PASSEGGERI E MERCE IN EUROPA

Negli ultimi dieci anni, a livello europeo, il traffico passeggeri, così come quello merce, ha avuto un progressivo aumento dei passeggeri, dei movimenti e dei passeggeri, salvo l'*annus horribilis* 2009 che, causa la crisi globale, registrò un'inversione di marcia con un decremento pari al -6% dei passeggeri e del -13,1% per le merci (dai Eurostat). E' nel 2011 che, con 821 milioni di passeggeri e l'8,5% di recupero rispetto al biennio prima (ma del 2,8% rispetto l'anno precedente), il flusso registrato negli aeroporti dell'Unione Europea riuscì a superare i quasi 793 milioni di passeggeri che si verificarono prima della caduta finanziaria.

Nel 2012 secondo i dati rilevati da Eurostat (Ufficio Statistico dell'Unione Europea), 827 milioni di viaggiatori hanno utilizzato l'aereo come mezzo di trasporto nel territorio appartenente 27 paesi dell'Unione Europea, con un incremento dello 0,7% rispetto l'anno precedente e del 10% rispetto al 2009, quando ci fu la prima recessione causata dalla crisi economica mondiale, ma del solo 3,6% rispetto al precedente 2008.

Nello stesso anno, secondo i dati forniti da IATA (International Air Transport Association) la merce e la posta trasportata su aerei cargo in Europa ha avuto un incremento dell'2,9%.

Nella **tabella T1** vengono evidenziati gli alti numeri registrati dal Regno Unito con 203 milioni che mantiene primato e percentuale in aumento (+0,8%). Tra le prime per numero di passeggeri rimangono con segno positivo Germania con 179 milioni (1,9%) e la Francia con

135 milioni (+2,7%), mentre risentono della crisi la Spagna con 160 milioni (-3,3%) e l'Italia con 116 milioni (-0,1%)

Tra i paesi positivamente emergenti si registrano Lituania ed Estonia (rispettivamente con +17,6% e +15,5%), mentre decrescono Slovenia (-14,1%) e Slovacchia (-13,5%).

Nei **grafici G1 e G2** che seguono si riportano i passeggeri dell'ultimo decennio in Europa e la variazione percentuale rispetto l'anno precedente.

Grafico G1

(Elaborazione personale su dati Eurostat)

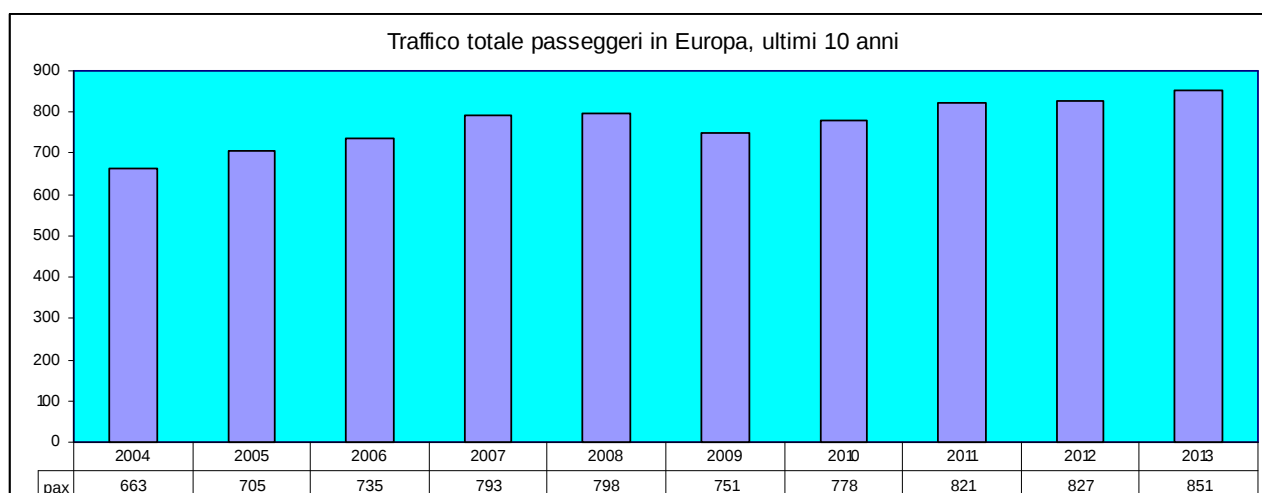


Grafico G2

(Elaborazione personale su dati Eurostat)

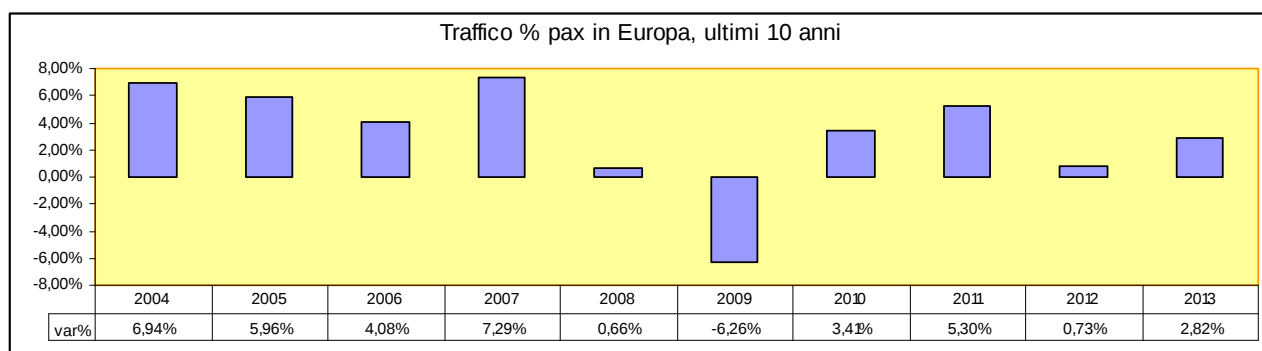


Tabella T1

(Fonte Eurostat)

Air passenger transport, 2012

	Total transport		National	Intra-EU27*	Extra-EU27*
	Passengers, 000s	% growth 2012/2011	Passengers, 000s	Passengers, 000s	Passengers, 000s
EU27**	826 728	0.7	159 484	350 913	316 330
Belgium	25 914	3.2	40	17 481	8 392
Bulgaria	6 819	2.5	205	4 896	1 718
Czech Republic	11 742	-7.2	91	7 967	3 685
Denmark	26 528	2.8	1 920	17 060	7 548
Germany	178 591	1.9	23 501	89 872	65 218
Estonia	2 202	15.5	25	1 710	467
Ireland	23 594	1.0	54	20 409	3 132
Greece	31 576	-5.2	5 215	20 408	5 953
Spain	159 771	-3.3	33 213	102 199	24 359
France	135 006	2.7	28 439	58 564	48 003
Croatia	5 423	8.7	461	-	-
Italy	116 067	-0.1	30 356	63 327	22 385
Cyprus	7 328	1.9	0	5 425	1 904
Latvia	4 755	-6.7	0	3 310	1 444
Lithuania	3 167	17.6	0	2 662	505
Luxembourg	1 894	3.1	1	1 527	366
Hungary	8 430	-5.1	-	7 103	1 327
Malta	3 650	4.1	0	3 248	402
Netherlands	55 680	3.3	2	32 621	23 057
Austria	25 966	3.3	635	17 173	8 158
Poland	21 791	5.6	1 770	15 352	4 669
Portugal	28 186	2.2	2 812	19 822	5 553
Romania	9 674	-0.1	656	7 792	1 226
Slovenia	1 168	-14.1	-	654	513
Slovakia	1 563	-13.5	30	1 207	327
Finland	16 459	0.5	2 721	10 014	3 724
Sweden	30 351	2.1	7 018	17 541	5 792
United Kingdom	203 067	0.8	20 779	115 783	66 504
Iceland***	2 741	11.3	-	-	-
Norway	34 590	6.8	14 782	-	-
Switzerland	43 236	4.3	633	-	-

* The Intra/Extra EU data refer to EU27, since Croatia, which joined the EU on 1 July 2013, was not a Member State at the time to which this data refer (2012).

** Double counting is excluded in the intra-EU and total aggregates by taking into consideration only departure declarations. The EU total excludes data for Croatia.

*** Data concern only Keflavik airport.

- Data not available

- Not applicable

0 Less than 500 passengers recorded

Nel 2013 invece, secondo i dati diffusi da ACI Europe (riferiti a 180 aeroporti che rappresentano circa l'88% del traffico aereo passeggeri europeo) il traffico sugli aeroporti europei ha avuto una crescita del 2,8% con buone prospettive per il 2014 in cui si stima una crescita dell'ordine del 3,2%. Ad alzare il risultato di fine anno e' stata soprattutto la crescita del 9,6% del traffico nei Paesi extra-Ue, in particolare Turchia, Russia, Islanda e Norvegia che ha bilanciato il modesto bilancio (+1%) degli aeroporti appartenenti ai 27 Paesi dell'Unione Europa, dove comunque si sono avuti segnali positivi nell'ultimo trimestre del

2013. Nel corso dell'anno si è passati dal dato negativo di gennaio (-1,6%) a quello positivo di dicembre (+5,5%), un andamento che fa essere ottimisti per il 2014, anno in cui ACI Europe stima una crescita passeggeri del 3,2% (nel presupposto che Turchia e Russia mantengano i ritmi attuali), un aumento del cargo (merce e posta) dell'1,5% (il doppio del dato di fine 2013, +0,8%) e una ripresa dei movimenti aerei (+ 1,4%) che lo scorso anno sono scesi dell'1,2%. Gli aeroporti con oltre 25 milioni di passeggeri annui hanno archiviato il 2013 in crescita del 2,6%, quelli con traffico compreso tra 10 e 25 milioni sono cresciuti in media del 3,4%, gli aeroporti che movimentano tra 5 e 10 milioni di viaggiatori hanno chiuso in aumento del 2,8%, risultato simile a quello ottenuto dagli aeroporti che non raggiungono la soglia dei 5 milioni di passeggeri (+ 2,9%).

TRAFFICO PASSEGGERI E MERCE IN ITALIA

Negli ultimi dieci anni, il traffico aereo in Italia ha avuto fino al 2011 compreso, lo stesso andamento descritto precedentemente per l'Unione Europea.

Nei **grafici G3 e G4** che seguono si riportano i passeggeri dell'ultimo decennio nel Paese e la variazione percentuale rispetto l'anno precedente.

Grafico G3

(Elaborazione personale su dati Assoaerei)

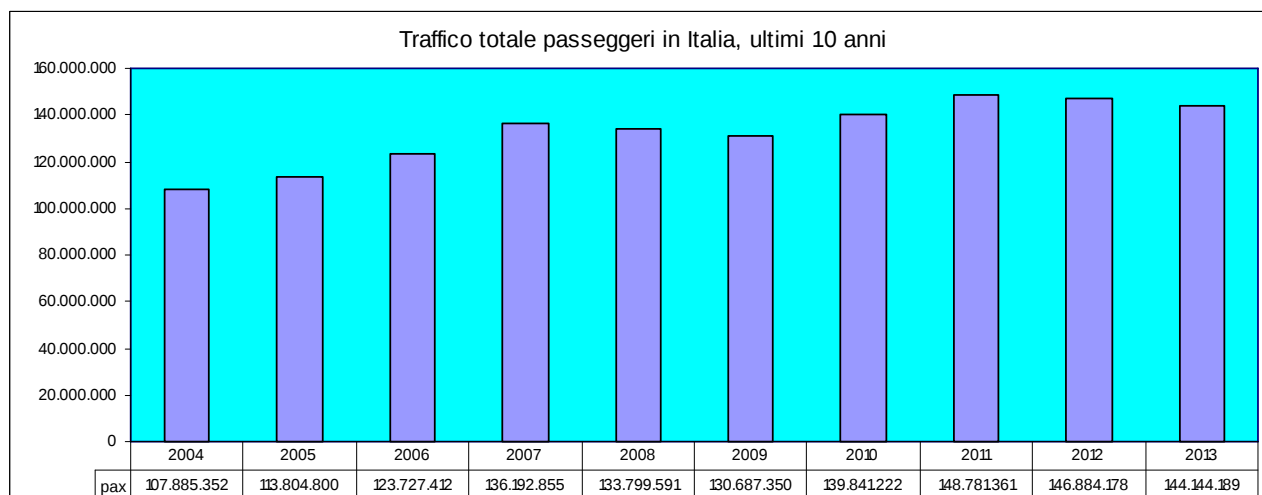
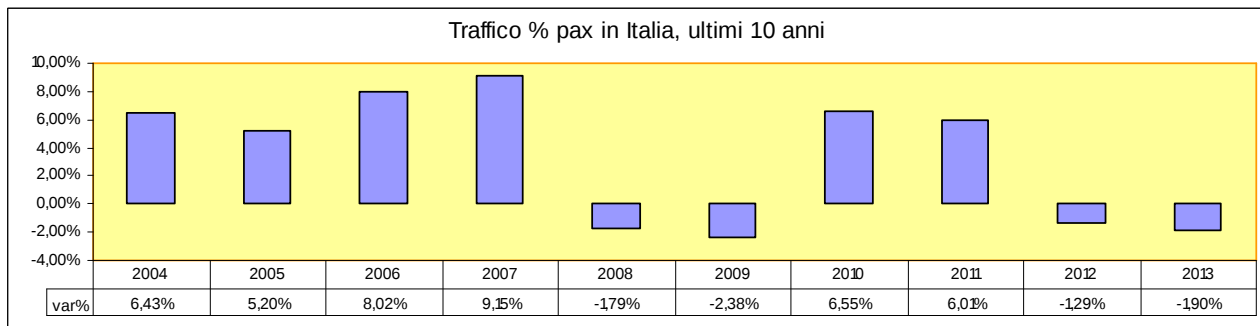


Grafico G4

(Elaborazione personale su dati Assoaerei)



Nel 2012 gli scali aeroportuali italiani hanno registrato meno passeggeri, in arrivo e in partenza, rispetto al 2011 (-1,3%). Come da **tabella T2**, l'aeroporto più utilizzato è sempre Roma Fiumicino, nonostante nel 2012 perda l'1,8% rispetto all'anno precedente.

Nel 2013 in Italia, per il secondo anno consecutivo, il traffico aereo commerciale registra un calo nel numero dei passeggeri. Come si ricava dalla **tabella T3**, nei 38 scali aeroportuali italiani monitorati da Assaeroporti, sono transitate 144,1 milioni di persone, l'1,9% in meno rispetto al 2012. La negatività di questo dato è moderata dall'analisi dell'andamento mensile del traffico: dopo nove mesi di flessione (con l'eccezione di giugno), l'ultimo trimestre del 2013 si è chiuso con una crescita media mensile dell'1,2%, che potrebbe essere il segnale di un'inversione del trend.

L'andamento del traffico aereo nel nostro Paese è stato condizionato, secondo Assaeroporti oltre che dalla difficile situazione economica, dalla flessione dei vettori tradizionali (in particolare la compagnia di bandiera Alitalia) non più capaci di garantire una diffusa presenza nella rete aeroportuale italiana, a favore dei vettori *low-cost* e dalla crescente concorrenza del treno ad alta velocità su alcune importanti rotte del Paese. La crisi, in effetti, ha pesato soprattutto sul traffico domestico (-6,2%), mentre si segnalano una sostanziale tenuta della domanda sulle rotte interne all'Unione Europea (+0,5%) e una certa vivacità del mercato extra-Ue (+3%).

L'incremento del trasporto sulle rotte internazionali è stato favorito, in diversi aeroporti italiani, dall'ingresso di nuove compagnie e dall'apertura di nuove tratte.

Sono stati rafforzati collegamenti con i mercati emergenti Medio Oriente, Turchia, Romania, Bulgaria, Albania, anche se la parte del leone spetta sempre alla Russia: la tratta

Bologna-Mosca, tanto per fare un esempio, ha registrato, nel 2013, una crescita dei passeggeri pari al +222%.

I primi scali italiani hanno chiuso nell'intero arco dell'anno con la stessa flessione che ha caratterizzato tutto il panorama italiano.

In controtendenza il Marconi di Bologna, che nel 2013 ha visto aumentare il traffico del 4% superando per la prima volta nella sua storia i 6 milioni di passeggeri annui. Anche lo scalo bolognese, tuttavia, sconta il calo sui voli nazionali (-5,4%), a fronte di ottimi risultati sulle rotte internazionali (+8,1%).

Tra gli aeroporti con almeno 1 milione di passeggeri annui, la crescita maggiore è stata registrata a Trapani (+19%), scalo che conta ormai su un traffico di quasi 1,9 milioni di persone. Il Vincenzo Florio ha goduto di un buon andamento sia sul mercato domestico (+15,3%) che su quello estero (+28,1%).

Tabella T2

totali				anno 2012			
	Aeroporto	Movimenti	%	Passeggeri	%	Cargo (tons)	%
1	Alghero	14.296	-0,9	1.518.870	0,3	1.637	3,6
2	Ancona	14.828	-7,3	564.576	-7,5	6.864	-1,9
3	Bari	36.208	-1,8	3.780.112	1,5	1.999	-6,2
4	Bergamo	74.220	3,8	8.890.720	5,6	117.005	4,0
5	Bologna	67.529	-2,3	5.958.648	1,2	40.645	-7,2
6	Bolzano	12.319	-18,5	45.328	-33,9	0	
7	Brescia	9.693	-2,5	22.669	-32,9	40.746	1,5
8	Brindisi	17.692	2,0	2.101.045	2,1	67	-10,7
9	Cagliari	36.377	-6,7	3.592.020	-2,9	3.052	-2,0
10	Catania	54.717	-9,5	6.246.888	-8,1	7.904	-11,8
11	Crotone	2.685	-16,4	154.250	25,5	0	
12	Cuneo	5.298	-17,7	236.113	4,8	0	
13	Firenze	31.769	-4,4	1.852.619	-2,8	358	-26,0
14	Foggia	2.425	-47,3	7.544	-87,9	0	
15	Forlì	3.203	-31,4	261.939	-24,4	2	-99,6
16	Genova	24.416	-2,9	1.381.693	-1,8	3.430	5,3
17	Grosseto	1.732	-14,0	4.382	-13,1	0	
18	Lamezia T.	18.740	-4,2	2.208.382	-4,0	1.698	-4,3
19	Milano LIN	120.463	-2,0	9.229.890	1,1	19.807	1,1
20	Milano MXP	174.892	-8,4	18.537.301	-4,0	414.317	-8,0
21	Napoli	61.113	-2,8	5.801.836	0,6	5.282	6,8
22	Olbia	27.932	-8,0	1.887.640	0,7	136	-33,0
23	Palermo	42.925	-12,2	4.608.533	-7,7	2.367	19,7
24	Parma	7.019	-30,0	177.807	-34,4	0	-100,0
25	Perugia	4.171	-4,9	201.926	15,0	0	
26	Pescara	8.284	5,8	563.187	2,4	1.221	1,8
27	Pisa	41.194	-1,2	4.494.915	-0,7	7.377	-1,4
28	Reggio Cal.	8.233	-8,5	571.694	1,9	114	-13,0
29	Rimini	9.763	-17,7	795.872	-13,6	745	-5,2
30	Roma CIA	47.028	-7,4	4.497.376	-5,9	16.943	-10,1
31	Roma FCO	309.719	-4,5	36.980.911	-1,8	143.244	-5,7
32	Siena	2.492	-20,8	3.745	-23,0	0	
33	Torino	51.773	-5,1	3.521.847	-5,1	10.543	29,6
34	Trapani	13.439	1,7	1.578.753	7,4	38	192,3
35	Treviso	20.279	100,9	2.333.758	116,6	53	-93,9
36	Trieste	15.762	-4,9	882.146	2,6	639	-5,5
37	Venezia	84.233	-3,3	8.188.455	-4,6	40.887	-2,4
38	Verona	36.015	-4,6	3.198.788	-5,5	4.992	-7,2
	TOTALI	1.514.876	-4,5	146.884.178	-1,3	894.112	-4,9

Fonte Assaeroporti

Tabella T3

totali		anno 2013					
	Aeroporto	Movimenti	%	Passeggeri	%	Cargo (tons)	%
1	Alghero	13.782	-3,6	1.563.908	3,0	34	-97,9
2	Ancona	13.264	-10,5	503.392	-10,8	6.656	-3,0
3	Bari	32.993	-8,9	3.599.910	-4,8	2.033	1,7
4	Bergamo	71.742	-3,3	8.964.376	0,8	116.112	-0,8
5	Bologna	65.392	-3,2	6.193.783	4,0	44.150	8,6
6	Bolzano	11.227	-8,9	33.377	-26,4	0	-
7	Brescia	7.125	-26,5	10.311	-54,5	39.915	-2,0
8	Brindisi	16.113	-8,9	1.992.722	-5,2	15	-77,6
9	Cagliari	34.179	-6,0	3.587.907	-0,1	3.361	10,1
10	Catania	54.406	-0,6	6.400.127	2,5	6.123	-22,5
11	Crotone	338	-87,4	25.180	-83,7	0	-
12	Cuneo	5.841	10,2	290.623	23,1	0	-
13	Firenze	31.459	-1,0	1.983.268	7,1	331	-7,8
14	Foggia	2.392	-1,4	6.085	-19,3	0	-
15	Forlì	558	-82,6	39.885	-84,8	0	-100,0
16	Genova	20.523	-15,9	1.303.571	-5,7	4.685	36,7
17	Grosseto	1.945	12,3	5.310	21,2	0	-
18	Lamezia T.	17.611	-6,0	2.184.102	-1,1	1.642	-3,3
19	Milano LIN	113.321	-5,9	9.034.373	-2,1	19.614	-1,0
20	Milano MXP	164.745	-5,8	17.955.075	-3,1	430.343	3,9
21	Napoli	55.940	-8,5	5.444.422	-6,2	7.515	42,3
22	Olbia	27.576	-1,3	1.999.618	5,9	284	108,8
23	Palermo	40.244	-6,2	4.349.672	-5,6	1.533	-35,2
24	Parma	7.027	0,1	196.820	10,7	0	-
25	Perugia	3.802	-8,8	215.550	6,7	0	-
26	Pescara	8.017	-3,2	548.257	-2,7	721	-40,9
27	Pisa	38.961	-5,4	4.479.690	-0,3	2.422	-67,2
28	Reggio Cal.	7.637	-7,2	562.747	-1,6	101	-11,3
29	Rimini	6.462	-33,8	562.830	-29,3	844	13,2
30	Roma CIA	46.365	-1,4	4.749.251	5,6	16.436	-3,0
31	Roma FCO	298.233	-3,7	36.166.345	-2,2	141.911	-0,9
32	Siena	172	-93,1	258	-93,1	0	-
33	Torino	43.655	-15,7	3.160.287	-10,3	9.689	-8,1
34	Trapani	15.838	17,9	1.878.557	19,0	36	-6,6
35	Treviso	18.359	-9,5	2.175.396	-6,8	0	-99,9
36	Trieste	15.139	-4,0	853.599	-3,2	573	-10,3
37	Venezia	80.999	-3,8	8.403.790	2,6	45.662	11,7
38	Verona	31.347	-13,0	2.719.815	-15,0	4.745	-4,9
	TOTALI	1.424.729	-6,0	144.144.189	-1,9	907.485	1,5

Fonte Assaeroporti

IL RAPPORTO TRA VETTORI E AEROPORTO

Il sistema aeroportuale è sempre stato accusato di avere tariffe alte, costi elevati e scarsa produttività dovuta al monopolio delle linee di bandiera.

Le spese aeroportuali possono arrivare fino al 17% dei costi complessivi di una compagnia aerea, dato quindi non poco significativo.

Tra l'Italia e l'Europa esiste una sostanziale differenza soprattutto in termini di ricavo medi delle società di gestione.

In Europa infatti il ricavo dovuto alle tariffe di *handling* pesa circa l'8% del bilancio, mentre in Italia raggiunge il 50%. Anche se in Italia le attività *non-aviation*, con le quali si intendono tutte le attività di uno scalo non coinvolte con lo svolgimento del traffico (per esempio subaffittare spazi pubblicitari e spazi commerciali come negozi ed uffici), stanno crescendo molto grazie all'internazionalizzazione dei sistemi aeroportuali, ma raggiungono solo il 26% , mentre in Europa sono almeno il 44% dei ricavi.

Tornando all'argomento delle tariffe, è bene notare come diverse linee aeree chiedano degli sconti per aggiungere una destinazione in programma. Altre invece chiedono direttamente dei sostegni per lanciare un nuovo collegamento e di fatto determinati aeroporti dipendono dalle decisioni dei vettori se questi intendono operare o meno nello scalo. E senza linee aeree, gli aeroporti non hanno un mercato di riferimento.

Di solito le compagnie stipulano un contratto con l'aeroporto stabilendo tutti i pagamenti dovuti allo scalo, inclusi le tariffe d'atterraggio per tonnellata, il costo a passeggero, la sosta dell'aeromobile e altra assistenza a terra.

Con l'avvento delle *low-cost* questi contratti sono diventati sempre più singolari, in quanto queste compagnie richiedono sempre meno servizi agli aeroporti e contemporaneamente mirano ad ottenere più sconti possibili. Non solo, spesso meno servizi e più sconti non sono nemmeno sufficienti a stringere o a mantenere accordi tra vettore e aeroporto, e i primi vengono in qualche modo finanziati a loro volta tramite campagne promozionali e attività di co-marketing come il preventivo acquisto di buona parte dei biglietti aerei.

All'inizio del 2000, con il boom dei vettori *low-cost*, queste procedure sono diventate la prassi, creando un circolo vizioso per gli aeroporti e gli enti locali.

Nel 2004 l'Unione Europea ha presentato una norma comunitaria, la quale evidenzia quali siano gli aiuti ai vettori compatibili. Questo beneficia le regioni, in quanto permette uno

sviluppo economico regionale, attraverso la creazione di posti di lavoro e l'incremento della domanda turistica.

La decisione della Commissione Europea (*notificata con il numero C(2004) 516*) ha ritenuto che gli aiuti corrisposti alle compagnie aeree da parte degli scali possono risultare compatibili con il mercato comune con riferimento alla politica comune dei trasporti, nella misura in cui tali aiuti consentono di sviluppare e valorizzare le infrastrutture aeroportuali secondarie, che sono attualmente sottoutilizzate e che rappresentano un costo per la collettività. (2004/393/CE)

La decisione si riferisce all' Art. 87, comma 3 del trattato CE: *“possono considerarsi compatibili con il mercato comune gli aiuti destinati ad agevolare lo sviluppo di talune attività o di talune regioni economiche, sempre che non alterino le condizioni degli scambi in misura contraria al comune interesse”*.

Pertanto:

1. gli aiuti devono essere per l'apertura di nuovi collegamenti, avendo natura incentivante, erogati nel principio di trasparenza, senza discriminazione di operatori;
2. non possono essere illimitati nel tempo;
3. devono coprire al massimo il 50% dei costi netti di avvio;
4. gli sgravi delle tasse aeroportuali sono ammissibili soltanto se concessi in modo non discriminatorio a tutti gli utenti;
5. gli sgravi sugli oneri per i servizi a terra sono ammessi se l'aeroporto può dimostrare che le eventuali perdite registrate su questo servizio sono compensate da entrate provenienti da altre attività commerciali.

A questo punto è doveroso aggiungere il pericolo di questi accordi tra aeroporti e vettori. Come anticipato in precedenza, troppo spesso è successo che un aeroporto in collaborazione o partecipato dalle autorità locali abbia fatto degli accordi per il pagamento di sussidi o campagne “co-marketing” per sviluppare nuove tratte, ma alla fine dei pagamenti la linea aerea invece di operare su costi e rischi propri, ha spostato l'attività in altri aeroporti, dove politica ed industria l'aspettavano con aiuti finanziari. Alcuni esempi in Italia: nel 2009 la compagnia Ryanair ha annunciato lo spostamento della maggior parte della sua attività all'aeroporto di Cagliari, abbandonando la riviera di Alghero; due anni dopo è la *low-cost* italiana Windjet che trasferisce tutte le sue tratte dall'aeroporto Forlì all'altro scalo romagnolo di Rimini.

Spesso i piccoli aeroporti possono essere visti come poli di sviluppo, ma poco naturali, in quanto la loro crescita è trainata da un sostegno finanziario da parte delle autorità locali. Un polo artificiale corre sempre un rischio più grande di perdere attrazione rispetto a un polo sviluppato, in quanto non dispone di un bacino naturale, ma solo di una strategia di sviluppo, sostenuto dalle autorità politiche. L'impresa, nella circostanza la compagnia aerea, sceglie sempre di localizzarsi nella regione più conveniente per la produzione (Cagliari e Alghero) o, nel secondo caso, più lucrativa (Rimini e Forlì).

IL RUOLO DELL'AEROPORTO MINORE

I piccoli aeroporti sono nati per rispondere alle esigenze dell'aviazione generale, o anche dell'aviazione regionale. Nell'ultimo caso parliamo dei velivoli che collegano questi aeroporti piccoli con i grandi *hub* nazionali ed internazionali.

Una volta il traffico rispondeva esclusivamente a voli di collegamenti tra questi scali secondari e le città maggiori, spesso caratterizzato da *hub*, ove è possibile transitare per un volo internazionale.

La liberalizzazione del trasporto aereo, l'abbandono del monopolio sulle tratte aeree e l'entrata in scena dei nuovi modelli di business (*low-cost*), hanno permesso la nascita di nuove realtà come gli aeroporti regionali che grazie alla loro diversa collocazione, ai loro minori costi e dimensioni strutturali diverse rispetto ai grandi aeroporti (spesso congestionati di traffico e con tasse e esoneri maggiori) diventando un fattore strategico.

Hanno incentivato la capacità di movimento sia delle persone che delle merci, riuscendo a collegare realtà economiche che non avrebbero potuto inserirsi in un mercato globalizzato come quello in cui ci troviamo.

Tutto ciò ha permesso una maggiore dinamicità dell'economia all'interno dell'Unione Europea creando le condizioni di una crescita elevata del traffico passeggeri e merci sul territorio Europeo.

Numerosi aeroporti da scali fantasma sono diventati scali d'importanza internazionale. Come esempio si possono citare gli aeroporti di Orio al Serio a Bergamo, l'aeroporto di Girona, l'aeroporto di Londra Stansted o Francoforte Hahn.

Soprattutto in Germania negli ultimi anni si sono sviluppati una serie di aeroporti “nuovi” che erano semplici campi da volo, o ex-basi militari. Questi aeroporti minori per la loro distanza dalle grandi città non erano riusciti a lavorare su grande scala. Le compagnie di bandiera non li servivano con voli domestici, perché preferivano espandersi sugli aeroporti principali, e la sola attività con qualche volo stagionale per gli operatori charter non traeva lavoro tutto l’anno.

La grande svolta in questo settore è avvenuta con l’entrata di *Ryanair*, che grazie alle tariffe più basse e alle capacità libere, ha collegato numerosi aeroporti minori con la sua principale base europea a Londra Stansted. Oggi più di 22 aeroporti tedeschi offrono un collegamento giornaliero con la capitale britannica, ma solo 18 aeroporti tedeschi offrono dei voli domestici.

Tornando agli aeroporti minori risulta facile da analizzare che la loro ridotta domanda è frutto di una serie di combinazioni di variabili socio-economiche come come il ridotto numero di abitanti, l’infrastruttura limitata o la forte concorrenza esercitata da scali limitrofi.

Con la diffusione di più aeroporti, le dimensioni globali della domanda di trasporto aereo di un vasto territorio non si traduce più automaticamente in una domanda di servizi rivolta all’aeroporto più vicino per le variabili dell’offerta sono diverse.

Gli elementi che si valutano nelle scelte sono: la destinazione, la fascia oraria, il prezzo del biglietto, il costo di accesso all’aeroporto, la frequenza del servizio, i tempi di percorrenza, l’affidabilità del servizio e i comfort di viaggio.

Un altro ruolo tipico dello scalo minore è quello di operare come scalo alternativo nel caso di chiusura temporanea di un aeroporto maggiore.

Per quanto riguarda gli impatti economici, l’impatto diretto derivante dalla presenza di aeroporti minori per la zona circostante è strettamente legato alle attività svolte all’interno dell’aeroporto. Per la stima di questo impatto vengono utilizzati direttamente la somma dei singoli fatturati degli operatori, bar e ristoranti.

CATCHMENT AREA

Il bacino territoriale di riferimento definito come *catchment area*, è l'area i cui abitanti hanno un vantaggio derivante dalla maggiore accessibilità offerta dai collegamenti aerei.

Per stabilire questa zona si devono prendere in considerazione alcuni fattori per definire i confini geografici del bacino di riferimento dell'aeroporto, il quale viene considerato sia come infrastruttura di supporto per l'industria regionale sia come punto d'accesso al trasporto nazionale ed internazionale per gli abitanti.

I principali fattori per misurare il bacino di riferimento sono:

- Voli offerti (frequenza, destinazioni ed importanza delle connessioni),
- Servizi offerti dall'aeroporto,
- Il grado di accessibilità (collegamento stradale e ferroviario),
- La concorrenza dei servizi offerti da scali limitrofi,
- L'efficienza di sistemi di trasporto concorrenziali,
- La presenza di barriere geografiche.

Soprattutto il tempo di percorrenza gioca un ruolo fondamentale, nella scelta di un' aeroporto da parte di un cliente. Un ruolo fondamentale gioca ovviamente la tipologia di collegamento stradale (autostrada, superstrada, statale) o ferroviario (Alta Velocità, Intercity, regionale etc..).

Per analizzare l'impatto potenziale nel circondario aeroportuale, i gestori aeroportuali hanno il compito di sviluppare una mappatura su base della rete stradale, con l'individuazione delle località raggiungibili entro certi tempi di percorrenza.

Altre analisi e campionamenti negli anni, hanno stabilito più semplicemente come area di bacino di riferimento il territorio compreso nei 75km attorno all'aeroporto.

In base a queste località individuate si evince, grazie al numero ai residenti delle zone interessate la *catchment area* in numero di persone.

LA SVOLTA DELLE LOW-COST

In Europa verso la metà degli anni '90 e negli Stati Uniti già prima negli anni 70 è sorto il fenomeno delle compagnie *low-cost*. La prima in America fu la Southwest Airlines, e il suo principio fu copiato da alcune compagnie aeree, tra cui Ryanair (Irlanda), EasyJet (Inghilterra). Vi sono state altre compagnie invece come Air Berlin, Tuifly o Vueling che hanno copiato solo alcuni punti del modello *low-cost*.

Il vettore irlandese attua al 100% il modello *no frills* “senza fronzoli” mentre altre concorrenti puntano sul prezzo basso, ma con un minimo di servizio e comfort garantito.

La prima in Europa all'inizio degli anni 90 fu proprio Ryanair a cambiare la sua strategia aziendale: decise di lasciarsi alle spalle il modello del servizio completo per diventare la prima in termini di prezzi a volare tra Dublino e Londra. Passo, questo, che all'epoca era considerato l'ultimo tentativo dell'azienda, che fino a quel momento non era mai riuscita a guadagnare una posizione meritevole nel mercato dominato dalle grandi compagnie di bandiera irlandese (AirLingus) ed inglese (British Airways).

Contro le aspettative della concorrenza il modello di Ryanair ebbe un successo incredibile e portava la compagnia in cima della classifica europea delle linee più grandi.

Uno sguardo sulla situazione del mercato nel 2005 ci fa capire che il fenomeno *low-cost* aveva già un market share del 19% sul traffico passeggeri europeo, ed è stimato che entro il 2010 raggiungerà il 33%, dove 50% del traffico *low-cost* sarà generato dalle due leader Ryanair ed Easyjet. Nel 2009 la compagnia irlandese si è posizionata come il più grande vettore in Europa, in termini di passeggeri trasportati.

Grazie al successo enorme di questa politica aziendale, il modello di Southwest e Ryanair è stato copiato da tante compagnie in Europa e in tutto il mondo. Si tratta di un sistema in continua e rapida evoluzione, che vede il continuo inserimento di nuove tratte, nuovi vettori più o meno affidabili, come pure la nascita di compagnie *low-cost* “affiliate” a compagnie di bandiera. Poche però sono riuscite a svilupparsi come Ryanair ed Easyjet e negli ultimi dieci anni sono fallite più di 20 compagnie *low-cost*, tra cui alcune italiane (la più recente Windjet) altre invece si sono fuse con delle compagnie più grandi.

Fatto sta che dietro la vendita di biglietti a pochi euro a tratta, si nasconde un modello complesso di calcoli, strategie ed esperienza. Solo con una struttura organizzativa snella e la

perfezione per ogni piccolo dettaglio è possibile operare con successo in questo mercato turbolento e rischioso.

Tante compagnie sono fallite proprio per il fatto che vendevano a prezzi troppo bassi, o perché non avevano la grandezza necessaria per ottenere le economie di scala richieste per questo modello.

I principali criteri che lo caratterizzano sono:

- canali esclusivamente di vendita diretta, senza mediatori, prenotazioni solo su Internet o call center,
- abbandono del sistema a più classi: esiste solo una classe,
- nessun pasto, bevanda o altro servizio a bordo, se non a pagamento,
- numero minimo di presenze degli assistenti di volo, prevista dai regolamenti internazionali,
- check-in effettuato direttamente on-line, o da esterni, altrimenti a pagamento
- handling ridotto al minimo,
- un solo tipo di aeromobile in flotta per ridurre costi di manutenzione e di scorta; i voli vengono effettuati solo *point to point* senza la possibilità di interconnessioni,
- ottimizzazione dei posti a bordo del veicolo,
- preferenza degli aeroporti secondari, per costi inferiori, per minore congestione e assistenza a terra più veloce,
- riduzione al minimo dei tempi di sosta tra un volo, 25 minuti è lo standard adottato,
- maggior numero di ore di volo per aeromobile rispetto a quello delle compagnie tradizionali,
- limiti di peso e dimensioni bagaglio più bassi rispetto ad altri vettori (per velocizzare le operazioni di handling)

Queste sono le caratteristiche principali del modello low-cost, che variano in base alla politica della singola compagnia. Per esempio Ryanair, ha come caratteristica, oltre a quelle già elencate, quella di lavorare in modo ancora più radicale, facendo pagare al cliente ogni singolo servizio in più del semplice volo. Un cliente Ryanair è tenuto ad un surplus nel caso volesse:

- imbarco della valigia da stiva
- pagamento tramite diverse carte di credito

- priorità d'imbarco sull'aereo
- assicurazioni e garanzie varie

Oltre questi pagamenti “volontari” ci sono anche delle penali come nel caso del mancante check-in effettuato on-line, o per ogni chilo in più che si imbarca.

Dall'altro lato ci sono poi quelle compagnie che hanno scelto di operare in un contesto più vicino alle compagnie tradizionali, secondo una filosofia differente caratterizzata da tariffe basse, ma non a scapito della qualità del servizio; volano su aeroporti principali, offrono un minimo di catering a bordo, e chiudono spesso un'occhio al passeggero che ha superato la franchigia consentita di un chilogrammo.

Purtroppo non è sempre chiaro quale regola la compagnia applichi, e talvolta il risultato tra i passeggeri può essere confusione e scontento.

Nel 2002, la linea aerea è stata criticata dalla politica e dai media di tutta Europa, dopo che il vettore aveva negato ad alcuni passeggeri disabili la messa a disposizione delle carrozzine all'aeroporto di Londra Stansted. Dopo che una corte inglese nel 2004 diede la piena responsabilità quei servizi aggiuntivi ai vettori aerei, Ryanair rispose con un supplemento di 0,50€ per i servizi ai disabili, aggiunto ad ogni biglietto aereo.

Per quanto riguarda i costi “nascosti”, Ryanair dichiara che non esistono costi nascosti o truffe nel loro sistema tariffario. Anche se è noto a molti come l'acquisto del biglietto online comporti diversi click sul “no, grazie” e il costo ultimo è maggiore rispetto alla prima offerta.

Con lo scopo di far semplicemente parlare di sé, più volte la stessa compagnia si è sponsorizzata utilizzando provocatoriamente i volti di personaggi famosi senza averne autorizzazione e altre volte ha invece finto la possibilità di vendere posti in piedi sull'aereo o di far pagare l'utilizzo delle toilette a bordo.

“Ogni passeggero paga il servizio da lui richiesto. Diamo la possibilità ad ogni passeggero di viaggiare a bassissimo costo, senza un trattamento di categoria premium. Solamente coloro che vogliono un servizio in più come un bagaglio più pesante di quello consentito o il servizio del check-in in aeroporto, sono tenuti al pagamento del servizio aggiuntivo”. Ogni volta che alla linea aerea viene chiesto perché giochi con “l'ignoranza dei passeggeri”, la solita frase zittisce sempre tutti: “Da Ryanair non esistono costi nascosti, altrimenti non sarebbe la compagnia aerea più utilizzata dai viaggiatori europei”.

E' innegabile però che con il trasporto aereo *low-cost* si è sviluppata una aggressiva concorrenza alle compagnie tradizionali, comprese quelle charter alle quali è stato sottratto traffico per le località turistiche.

La ricerca che segue si basa sui dati di traffico riportati negli annuari statistici dell'Ente Nazionale dell'Aviazione Civile (ENAC) dell'ultimo decennio (dal 2004 al 2013) L'analisi tende ad analizzare l'andamento dei passeggeri nazionali e internazionali trasportati dalle compagnie *low-cost* e da quelle tradizionali; l'impatto economico sul territorio; la quantità dei passeggeri arrivati nei singoli aeroporti; il costo presunto sostenuto dai singoli scali per il traffico *low-cost*.

IL TRAFFICO LOW-COST IN ITALIA DAL 2004 al 2013

Negli annuari statistici degli ultimi dieci anni pubblicati da Enac, viene riportato il movimento dei passeggeri *low-cost* e quello delle compagnie tradizionali relativo al traffico nazionale ed internazionale.

Di seguito vengono rapportati i raffronti quantitativi e percentuali tra i due tipi di traffico, nonché il costo presunto di quello *low-cost*.

Tabelle T4, T5 e T6

Nelle tavole vengono riportati i movimenti dei passeggeri dei voli nazionali ed internazionali dei vettori tradizionali e *low-cost*; la loro percentuale di aumento o decremento e le rispettive quote di mercato dal 2004 al 2013.

Quanto al traffico nazionale, la quota di acquisizione del mercato dei passeggeri *low-cost* da una percentuale minima del 2,78% del primo anno considerato aumenta di anno in anno per attestarsi al 35,21% nel 2013 (inflessione solo nell'ultimo anno), con una variazione della quota nel decennio di 1165,68%.

Relativamente al traffico internazionale, la stessa quota di mercato passa dal 9,10% al 43,75% del 2013 (+381,02 nell'intero periodo).

Tabella T4

Anno	Movimento passeggeri nazionali							
	Movimento pax voli tradizionali	Movimento pax voli low-cost	Totale movimento pax tradiz. + low-cost	+ - % pax tradizionali	+ - % pax low-cost	+ - % pax totali	% Quota pax tradizionali	% Quota pax low-cost
2004	47.073.331	1.346.833	48.420.164	-	-	-	97,22%	2,78%
2005	44.989.307	3.854.288	48.843.595	-4,43%	186,17%	0,87%	92,11%	7,89%
2006	45.622.940	7.055.349	52.678.289	1,41%	83,05%	7,85%	86,61%	13,39%
2007	47.610.428	8.911.076	56.521.504	4,36%	26,30%	7,30%	84,23%	15,77%
2008	40.394.160	14.209.250	54.603.410	-15,16%	59,46%	-3,39%	73,98%	26,02%
2009	36.224.030	17.924.182	54.148.212	-10,32%	26,14%	-0,83%	66,90%	33,10%
2010	41.125.855	18.469.673	59.595.528	13,53%	3,04%	10,06%	69,01%	30,99%
2011	41.709.753	22.006.907	63.716.660	1,42%	19,15%	6,92%	65,46%	34,54%
2012	37.733.716	22.644.059	60.377.775	-9,53%	2,90%	-5,24%	62,50%	37,50%
2013	36.741.537	19.963.310	56.704.847	-2,63%	-11,84%	-6,08%	64,79%	35,21%

Tabella T5

Anno	Movimento passeggeri internazionali							
	Movimento pax voli tradizionali	Movimento pax voli low-cost	Totale movimento pax tradiz. + low-cost	+ - % pax tradizionali	+ - % pax low-cost	+ - % pax totali	% Quota pax tradizionali	% Quota pax low-cost
2004	52.032.377	5.206.266	57.238.643	-	-	-	90,90%	9,10%
2005	47.750.861	16.386.652	64.137.513	-8,23%	214,75%	12,05%	74,45%	25,55%
2006	48.942.052	21.349.971	70.292.023	2,49%	30,29%	9,60%	69,63%	30,37%
2007	52.827.223	25.959.424	78.786.647	7,94%	21,59%	12,08%	67,05%	32,95%
2008	49.164.259	29.184.733	78.348.992	-6,93%	12,42%	-0,56%	62,75%	37,25%
2009	46.764.340	28.946.987	75.711.327	-4,88%	-0,81%	-3,37%	61,77%	38,23%
2010	46.980.652	32.333.515	79.314.167	0,46%	11,70%	4,76%	59,23%	40,77%
2011	48.112.877	36.116.673	84.229.550	2,41%	11,70%	6,20%	57,12%	42,88%
2012	47.973.191	37.649.817	85.623.008	-0,29%	4,24%	1,65%	56,03%	43,97%
2013	48.826.457	37.979.030	86.805.487	1,78%	0,87%	1,38%	56,25%	43,75%

Tabella T6

Anno	Movimenti passeggeri totali		
	Totale generale pax tradiz. + low-cost	% Quota generale pax tradizionali	% Quota generale pax low-cost
2004	105.658.807	93,80%	6,20%
2005	112.981.108	82,08%	17,92%
2006	122.970.312	76,90%	23,10%
2007	135.308.151	74,23%	25,77%
2008	132.952.402	67,36%	32,64%
2009	129.859.539	63,91%	36,09%
2010	138.909.695	63,43%	36,57%
2011	147.946.210	60,71%	39,29%
2012	146.000.783	58,70%	41,30%
2013	143.510.334	59,62%	40,38%

Grafico G5 – Voli nazionali

Viene riportato l'andamento della ripartizione percentuale, sul totale del movimento passeggeri, della quota tra vettori tradizionali e vettori *low-cost* dal 2004-2013.

Come graficamente indicato la quantità dei passeggeri *low-cost* passa da 1.346.833 del 2004 a 19.963.310 del 2013 con un'inflessione nell'ultimo anno, ma con un incremento del 1382,24% nel periodo. L'acquisizione del quota di mercato passa dal 2,78% iniziale al 35,21%.

Contestualmente il movimento passeggeri dei vettori tradizionali registra una perdita del 21,95% passando da 47.073.331 a 36.741.537 del 2013. La quota di mercato dal 97,22% scende al 64,79%.

Grafico G6 – Voli internazionali

Dal 2004 al 2013 i passeggeri internazionali acquisiti dalle compagnie *low-cost* passano da 5.206.266 a 37.979.030 (+629,49%) e la quota di mercato dal 9,10% iniziale passa al 43,75% del 2013.

Nello stesso periodo il movimento passeggeri dei vettori tradizionali subisce una perdita pari -6,16% passando da 52.032.377 a 48.826.457, mentre la quota di mercato del 90,90% scende al 56,26%.

Grafico G7 – Voli totali

Nell'ultimo decennio i passeggeri che hanno utilizzato compagnie *low-cost* passano da 6.553.099 a 57.942.340 (+784,20%) e la quota di mercato iniziale del 6,20% raggiunge il 40,38% nel 2013 (+550,99%).

Nello stesso periodo il movimento passeggeri dei vettori tradizionali subisce una perdita pari a -13,66% passando da 99.105.708 a 85.569.994, mentre la quota di mercato dal 93,80% del 2004 scende al 59,62% del 2013 (-36,43%).

Grafico G5

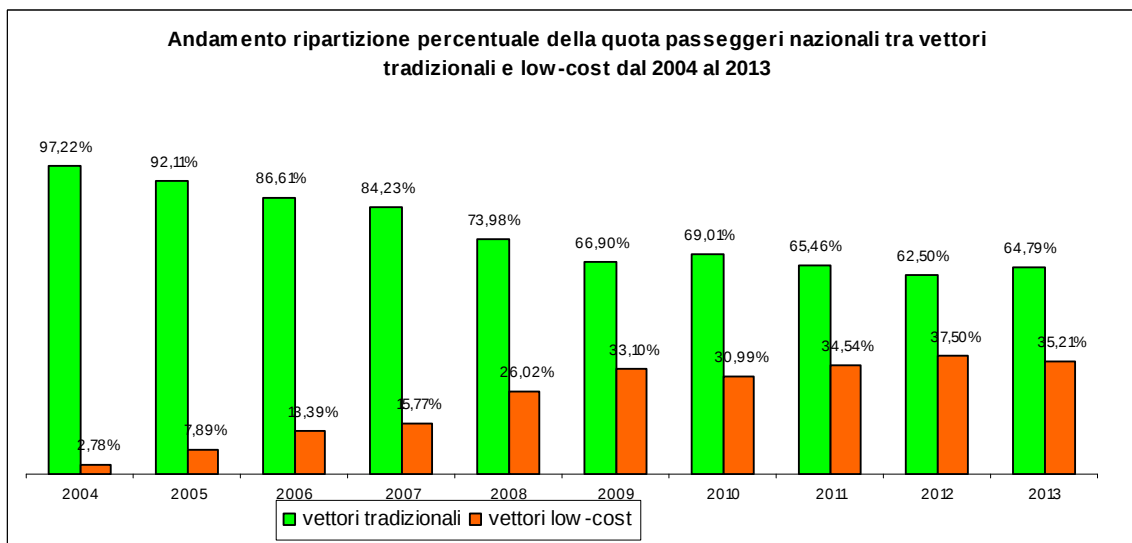


Grafico G6

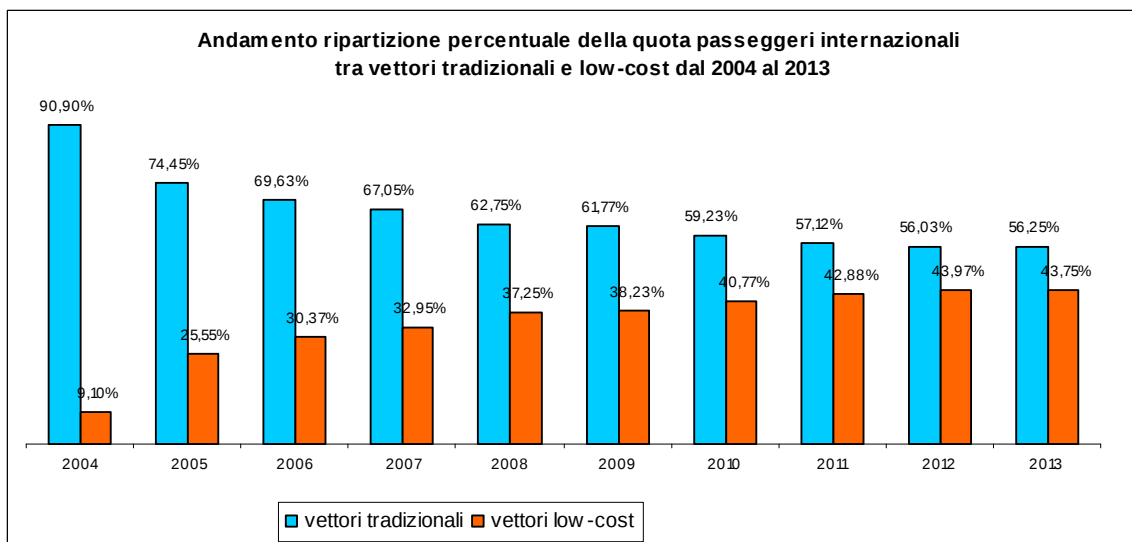


Grafico G7

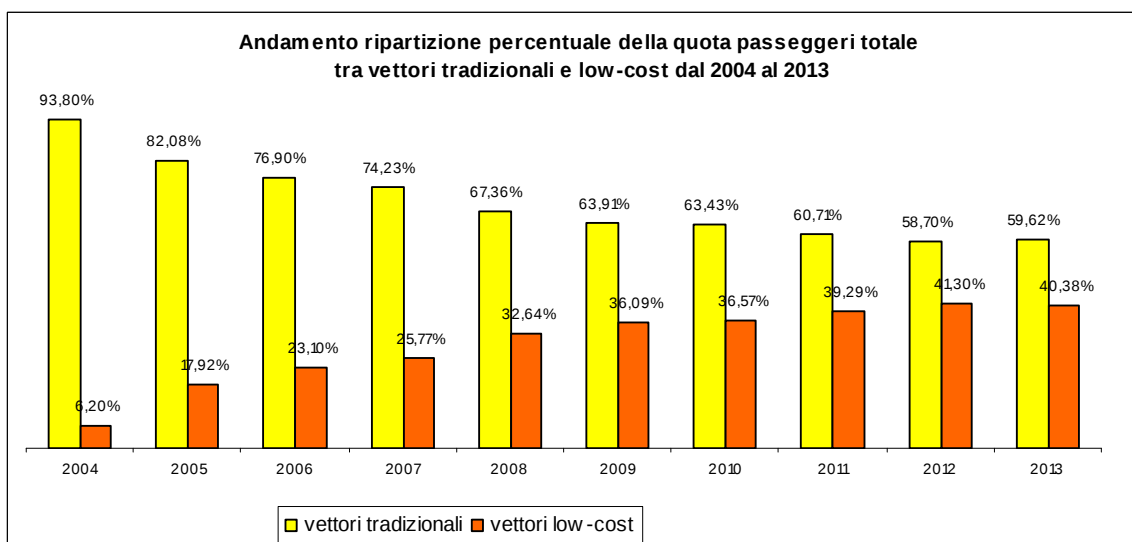


Tabella T7

La tabella che segue è ricavata dai dati statistici dell'annuario ENAC del 2013 e rappresenta il traffico passeggeri *low-cost* nei singoli 46 aeroporti italiani e relativa variabile.

**Ripartizione del mercato aereo tra compagnie tradizionali e compagnie
low cost sui singoli aeroporti
2013**

	AEROPORTO	Vettori Low-cost		Vettori Tradizionali	
		N. passeggeri (arrivi+partenze)	Quota (%)	N. passeggeri (arrivi+partenze)	Quota (%)
1	Albenga	-	-	1.672	100,0
2	Alghero	1.083.440	69,9	466.003	30,1
3	Ancona	361.004	72,5	137.225	27,5
4	Aosta	-	-	62	100,0
5	Bari	2.243.536	62,5	1.347.832	37,5
6	Bergamo	8.060.320	90,7	822.291	9,3
7	Biella	-	-	69	100,0
8	Bologna	2.936.332	47,9	3.190.889	52,1
9	Bolzano	-	-	25.255	100,0
10	Brescia	-	-	7.163	100,0
11	Brindisi	1.306.264	65,7	682.866	34,3
12	Cagliari	1.989.089	55,6	1.588.471	44,4
13	Catania	1.488.082	23,6	4.819.391	76,4
14	Comiso	53.235	93,6	3.619	6,4
15	Crotone	-	-	28.923	100,0
16	Cuneo	226.315	78,9	60.634	21,1
17	Elba	10.192	75,6	3.283	24,4
18	Firenze	452.900	23,1	1.510.844	76,9
19	Foggia	-	-	5.600	100,0
20	Forlì	39.343	98,9	438	1,1
21	Genova	340.017	26,3	954.353	73,7
22	Grosseto	-	-	4.639	100,0
23	Lamezia Terme	1.143.094	52,6	1.029.087	47,4
24	Lampedusa	128	0,1	203.261	99,9
25	Milano Linate	434.454	4,8	8.549.240	95,2
26	Milano Malpensa	7.851.639	44,2	9.929.505	55,8
27	Napoli	2.373.893	44,0	3.026.187	56,0
28	Olbia	715.859	36,2	1.262.163	63,8
29	Palermo	1.912.428	44,1	2.423.240	55,9
30	Pantelleria	-	-	127.102	100,0
31	Parma	184.172	94,3	11.126	5,7
32	Perugia	205.460	96,0	8.565	4,0
33	Pescara	473.325	87,2	69.638	12,8
34	Pisa	3.605.868	80,6	865.217	19,4
35	Reggio Calabria	-	-	557.668	100,0
36	Rimini	37.306	6,7	521.029	93,3
37	Roma Ciampino	4.713.244	99,3	31.472	0,7
38	Roma Fiumicino	6.083.684	16,9	29.856.233	83,1
39	Salerno	-	-	2.009	100,0
40	Siena	-	-	143	100,0
41	Taranto	-	-	345	100,0
42	Torino	717.375	22,7	2.436.955	77,3
43	Trapani	1.751.928	93,3	125.899	6,7
44	Treviso	2.011.242	93,3	144.873	6,7
45	Trieste	325.693	38,4	523.393	61,6
46	Venezia	2.358.576	28,3	5.969.323	71,7
47	Verona	452.903	16,9	2.232.799	83,1

INVESTIMENTI CO-MARKETING PRESUNTI

E' noto che l'acquisizione di detto traffico comporta per le società di gestione aeroportuale, supportate nella maggior parte dei casi da Soci pubblici locali, l'effettuazione di interventi economici per sostenere il co-marketing e altre agevolazioni sui servizi aeroportuali.

In misura prudenziale si è cercato di calcolare gli investimenti co-marketing presunti per passeggero in partenza pari a 22€ per gli aeroporti medio/piccoli e 20€ per i grandi aeroporti/o di maggior traffico *low-cost*.

Nel 2013 i passeggeri *low-cost* negli aeroporti italiani (arrivi+partenze) sono stati 57.942.340 (tabella T6). I viaggiatori sono stati quindi circa la sua metà, 28.971.170 (solo partenze).

Considerata l'importanza dei singoli aeroporti e applicando a ciascuno di essi la spesa presunta sopra indicata per singolo passeggero in partenza, il totale sostenuto è stato di circa 604 milioni di euro.

IMPATTO ECONOMICO SUL TERRITORIO

Nella tabella T6 è stato indicato, sul piano nazionale, il valore totale dei passeggeri transitati con voli *low-cost*. Come detto, la sua metà rappresenta circa la sola partenza dagli scali italiani.

Prudenzialmente si può calcolare che sul totale degli arrivi circa il 20%, per la maggior parte italiani, non sono viaggiatori *incoming*.

Si può pertanto considerare che i restanti passeggeri *low-cost* che hanno soggiornato sul territorio, per una media di 5 giorni, sono circa 23.176.936, per un totale di 115.884.680 giorni di presenza.

Nel rapporto annuale dell'ISNART (Ente Nazionale Ricerche Turistiche), in collaborazione con l'Unioncamere, la spesa media turistica nelle strutture ricettive alloggio/ristorazione e

altre spese (abbigliamento e calzature, agroalimentare, giornali, ecc.) è per giornata presenza di 123,80€.¹

Applicando alla presenza dei viaggiatori sopra considerati, la spesa giornaliera di cui ai dati ISNART, l'impatto economico sul territorio prodotto dagli arrivi dei passeggeri può essere considerato in circa 14 miliardi di euro, a fronte di un costo presunto di circa 604 milioni di euro per l'acquisizione di questo tipo di traffico, costo che rappresenta il 4,20% sul ricavato dell'indotto economico sul territorio.

¹ Dato aggiornato al 2011 su ricerca dati del 2010 dagli enti citati.

CAPITOLO II

IL CASO DELL'AEROPORTO DI RIMINI



L'aeroporto Internazionale "Federico Fellini" di Rimini - San Marino, situato nella zona di Miramare, vicino al comune di Riccione, dista 8 km dal centro della stessa città e 11 km dal

suo nuovo quartiere fieristico.

Dal punto di vista turistico, il territorio riminese ha rappresentato per molti italiani ed europei uno dei più importanti distretti della vacanza estiva.

LASOCIETA'

Dal 1962 l'azienda che gestisce lo scalo è la società Aeradria, che dalla forma di società a responsabilità limitata diventa società per azioni nel 1999 con l'apporto di tutte le realtà territoriali della provincia di Rimini e delle province circostanti.

Nel gennaio 2003 la compagine sociale dell'azienda è stata ampliata con l'ingresso delle associazioni di categoria maggiormente rappresentative sul territorio di riferimento.

Aeradria spa svolge l'attività di Gestore aeroportuale e quella di *handler* unico sullo scalo di riferimento.

Al 31 Dicembre 2012 , dal Bilancio d'Esercizio dello stesso anno, la compagine azionaria risulta essere la seguente riportata nella **tabella T9**:

Tabella T9

SOCIO	Capitale Sociale in Euro	%
Provincia di Rimini	1.183.333,00	38,12%
Rimini Holding Spa (Comune di Rimini)	562.107,00	18,11%
Camera di Commercio Industria Agricoltura e Artigianato di Rimini	278.168,00	8,96%
Rimini Fiera Spa	234.862,00	7,57%
Regione Emilia-Romagna	163.205,00	5,26%
Comune di Riccione	141.450,00	4,56%
Società del Palazzo dei Congressi Spa	135.023,00	4,35%
Eccellentissima Camera della Repubblica di San Marino	94.156,00	3,03%
Confindustria Rimini	94.156,00	3,03%
Società Aeroporti Romagna (Regione Emilia-Romagna)	73.844,00	2,38%
AIA Confly Srl	32.459,00	1,05%
Comune di Bellaria - Igea Marina	29.520,00	0,95%
Provincia di Ravenna	25.855,00	0,83%
Comune di Cervia	16.869,00	0,54%
Comune di Misano Adriatico	12.792,00	0,41%
CNA - Confederazione Nazionale dell'Artigianato di Rimini	8.497,00	0,27%
Assoservizi Srl - R.S.Marino	4.248,00	0,14%
G.E.A.T. Spa	4.115,00	0,13%
Assimpresa Spa Rimini	2.124,00	0,07%
Confesercenti Rimini	2.124,00	0,07%
Fincoop Rimini Srl	2.124,00	0,07%
Confcommercio Rimini	1.472,00	0,05%
A.P.I. Associazione Piccole e Medie Imprese Rimini	1.275,00	0,04%
Comune di Cattolica	378,00	1,00%
TOTALE	3.104.156,00	100%

TRAFFICO AEREO DI RIMINI

L'aeroporto ha iniziato la sua operatività nel 1933 con una tratta commerciale per Milano Linate, ma l'avvento della Seconda ostacolò un ulteriore sviluppo e l'aeroporto venne destinato esclusivamente a scopi militari, sotto il nome di "Aeroporto di G. Bassura". Solo nel 1958 venne riaperto al traffico civile durante il periodo estivo con collegamenti charter per i paesi europei del nord, ed un volo di linea per Londra. Negli anni successivi il numero

di vettori e voli offerti ebbe una forte crescita e lo scalo raggiunse negli anni 70, il terzo posto tra gli scali italiani, in termini di passeggeri. Infatti negli anni 1965, 1966 e dal 1970 fino al 1973 lo scalo riminese poteva registrare più di 400.000 passeggeri. La riviera di Rimini era diventata una delle mete più gettonate tra gli italiani e i paesi dell'Europa Nord Occidentale. Dopo questi anni d'oro il cambiamento delle abitudini dei turisti, la forte concorrenza degli scali vicini e la perdita di mercati di riferimento del bacino turistico riminese, hanno comportato il declino dei viaggiatori estivi provenienti dall'Europa Occidentale e quindi dell'importanza dell'aeroporto.

Nel 1993 attraverso un emergente flusso di traffico dai paesi dell'ex Unione-Sovietica, l'aeroporto raggiunse una posizione di leader per il traffico in arrivo dall'Europa dell'Est, con un movimento passeggeri sempre incrementato anno dopo anno. Nell'ultimo decennio, questa tipologia di viaggiatori ha avuto un ruolo predominante nel traffico creato dall'aeroporto, ed ha sostituito a poco a poco quel flusso europeo che aveva fortemente caratterizzato la riviera romagnola negli anni '70 e '80.

Dal 2007 l'aeroporto oltrepassò i livelli degli anni 70, con oltre più di 400.000 passeggeri. Tuttavia, per combattere la *stagionalità*, negli anni successivi la società di gestione decise di lanciare un programma di sviluppo con incentivi per la *destagionalità* dei flussi turistici e uno sviluppo del mercato *outgoing*. Sin dalla nascita dell'aeroporto l'operatività dell'aeroporto di Rimini è stata caratterizzata da una forte stagionalità estiva, dovuto al forte legame con il turismo balneare. Durante l'inverno 2008-2009 oltre ai voli charter provenienti dalla Russia, iniziarono le tratte di linea annuali *low-cost* per Liverpool, Londra e Francoforte e collegamenti giornalieri con Roma Fiumicino, Monaco e Vienna, su quali prevalevano i passeggeri business.

Dal 2007 l'aeroporto oltrepassò i livelli degli anni 70, con oltre più di 400.000 passeggeri. L'esuberante politica ad incrementare il traffico col fine di raggiungere nel breve periodo il milione di passeggeri l'anno, ha portato la società di Miramare a stringere costosi accordi con diverse compagnie *low-cost* europee ed italiane, gareggiando con gli aeroporti vicini e investendo molto, troppo, su tutto ciò che comportava il maggior flusso, comprese le attività promozionali, lo sviluppo dell'infrastruttura e i costi del personale.

Fu con l'avvento della compagnia Wind Jet che nel 2011 l'aeroporto di Rimini beneficiò del maggior traffico passeggeri toccando i 920.650 unità.

Ma rispettivamente, Air Dolomiti nel 2010, Windjet e Ryanair nel 2012, infine Livingston e Darwin nel 2013 decisero di interrompere definitivamente i voli che garantivano non solo una sorta di continuità stagionale, ma anche tutto quel traffico *incoming* europeo e nazionale e *outgoing* che aveva distinto l'aeroporto negli ultimi anni.

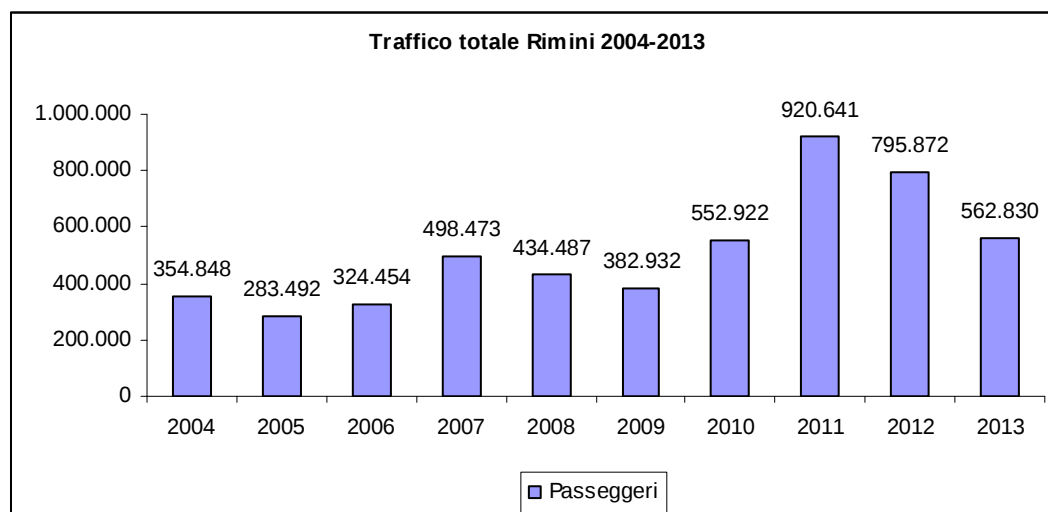
Di seguito nella **tabella T8** sono riportati passeggeri dell'ultimo decennio e variazione percentuale rispetto all'anno precedente. E' facile notare, anche dal successivo **grafico G8**, come la flessione annuale abbia avuto nel periodo forte variazioni sia in negativo che in positivo senza avere una stabilità numerica che invece l'aveva caratterizzata nel decennio precedentemente.

Tabella T4

Movimento passeggeri Rimini					
Anno	Movimento pax voli	+ - %	Anno	Movimento pax voli	+ - %
2004	354.848	58,14%	2009	382.932	11,87%
2005	283.492	-20,11%	2010	552.922	44,39%
2006	324.454	14,45%	2011	920.641	66,50%
2007	498.473	53,63%	2012	795.872	-13,55%
2008	434.487	-12,84%	2013	562.830	-29,28%

fonte Assaeroporti

Grafico G8



2003 – 2008

L'ATTIVO ECONOMICO E L'ATTIVITA' STAGIONALE



Fino al 2008 dai bilanci annuari societari, Aeradria Spa ha sempre mantenuto la voce dei ricavi maggiore dei costi d'esercizio. Alla chiusura di ogni anno, le strategie sugli investimenti, la scelta dei partner, la

gestione amministrativa ed operativa dell'azienda risultavano prudenti ed oculate. Si mantennero le collaborazioni con i tuoi operator che garantivano l'arrivo dei charter estivi in particolare dalla Russia mantenendo bassi i contributi promozionali, i costi del personale usufruendo di molti contratti stagionali recuperando le restanti risorse durante l'inverno per gli interventi di semplice manutenzione ai mezzi e all'infrastruttura, risparmiando sulle azioni di ampliamento dell'aerostazione mantenendo il periodo maggio – ottobre come operatività delle

IL CASO DI FORLÌ

Nel 2008, il vicino aeroporto forlivese gestito dalla società SEAF Spa aveva raggiunto i 778.871 passeggeri con un incremento rispetto l'anno prima del 9,9% con compagnie *low-cost* quali la leader europea Ryanair e l'italiana Windjet.

A fine 2008 Forlì si vide “scippare” tutti i voli internazionali operanti con Ryanair dalla grande sorella Bologna. Tuttavia la compagnia irlandese, in una conferenza stampa ufficiale assicurava, a partire da dicembre dello stesso anno, un aereo basato proprio a Forlì e soprattutto la novità di 6 nuove tratte interne: Alghero, Bari, Cagliari, Lamezia, Olbia e Trapani.

Per l'aeroporto forlivese, già afflitto dai conti sempre più in rosso, sembrava un duro colpo lasciarsi alle spalle destinazioni come Londra, Francoforte, Barcellona, Dublino, ma a conti fatti, anzi stimati, il traffico settimanale, mensile e quindi stagionale risultava essere molto vantaggioso.

Quel giorno Bridget Dowling, Direttore Marketing Ryanair per il Regno Unito e l'Irlanda, comunicò *“Ryanair ha già messo a disposizione dei passeggeri italiani le sue tariffe low-cost garantite senza alcuna sovrattassa carburante sui voli internazionali ed interni. Ora vogliamo portare un ulteriore ed importante risparmio ai passeggeri a Forlì lanciando sei nuove destinazioni interne con ben quattro mesi di anticipo. I passeggeri che viaggeranno in Italia beneficeranno pienamente delle nostre tariffe low cost garantite senza nessuna sovrattassa carburante. Prevediamo di trasportare in totale 500.000 passeggeri da e per Forlì nel 2009, sostenendo 500 nuovi posti di lavoro e generando un investimento di €80 milioni in Emilia Romagna”*.

In quel periodo si vedevano arrivare persone straniere cercare affitto nelle zone vicino l'aeroporto, arrivare dall'Irlanda scrivanie e scaffali, armadietti e altre varie attrezzature per la manutenzione dell'aeromobile di compagnia.

Il personale che operava all'interno dell'aeroporto, me compreso, nel vedere la grande promozione del proprio scalo sul sito Ryanair o nei quotidiani locali e nazionali, era in fibrillazione e pensava ai vantaggi e alle certezze del proprio lavoro rappresentato da un operativo solido favorito dalla forte presenza di una compagnia di tali dimensioni.

Tuttavia, se da una parte la vendita dei biglietti, nel giro di pochi giorni era piuttosto positiva (a dispetto dei più scettici), alcune delle sopracitate destinazioni previste ed in particolare quella per la Sicilia concorrevano con quelle dell'altra compagnia *low-cost* presente a Forlì che operava per Catania e Palermo.

Il primo mese Wind Jet non riuscì vendere alcun biglietto per il capoluogo siciliano e alla richiesta di convincere il vettore irlandese di eliminare tale tratta, questi con la nota attitudine alla controtendenza, rincarò la dose sostituendo Trapani proprio con Palermo, lasciando l'aeroporto di Forlì a risolvere il contenzioso con la compagnia siciliana. Seaf si trovò di fronte all'imbarazzante scelta di decidere se continuare, anzi rinnovare i rapporti con Ryanair piuttosto che mantenerli con Wind Jet e la scelta fu tragica. Oltre agli internazionali, anche tutti i voli interni Ryanair dirottarono su Bologna. A detta di molti, era già tutto previsto e, come d'accordi, Wind Jet fece base a Forlì con l'Airbus 319 da 144

posti immatricolato EI-EDM: lo stesso aereo che tutte le mattine alle 6.40 partiva per Cagliari con una media di venti passeggeri e che si è schiantò fuori pista nell'aeroporto di Palermo il 24 settembre del 2010.

La scelta di Wind Jet provocò qualche malcontento e alcuni dubbi sulla effettiva regolarità di quanto era successo, probabili conflitti di



interessi con il vettore, forte influenza della politica regionale sempre favorevole all'aeroporto di capoluogo,

Per l'aeroporto forlivese, i due anni che seguirono portarono più deficit che introiti: il preventivo acquisto di cento biglietti per ogni tratta come operazione di co-marketing senza promozione della piattaforma online partecipata che li vendeva (Flyonline) influiva sempre più negativamente nei bilanci della società e gli aerei spesso partivano con un numero esiguo di passeggeri, senza condizionare invece i costi della compagnia.

IL TRIENNIO 2009 – 2011

L'AUMENTO DEL TRAFFICO E DEI COSTI.

Rimini chiuse il 2008 con 434.487 passeggeri con una flessione pari a -12,8% rispetto al traffico del 2007. Considerando quasi il doppio del traffico dello stesso anno a Forlì, persino privo di quella stagionalità che invece differenziava lo scalo riminese, e considerando infine le maggiori attrattive turistiche ed un più favorevole bacino d'utenza, l'intenzione della nuova amministrazione Aeradria era quindi di trovare soluzioni alternative.

Nel 2009, quando la crisi finanziaria mondiale e la conseguente inflessione dei trasporti aerei affliggeva l'intero pianeta indicando prudenza nei movimenti economici, la società di di Miramare si contraddistinse per la politica "aggressiva" e rischiosa atta ad acquisire il più possibile nuove tratte e ampliare il volume del traffico.



Per implementare il solo traffico estivo *incoming* caratterizzato dai charter russi ed europei, e dopo i primi successi con le prime nuove tratte di Ryanair per Liverpool e Londra, Aeradria strinse accordi con il vettore Air Dolomiti che anche se operava con aerei più piccoli da 68 posti (gli Atr72), garantiva comunque una continuità anche

invernale. Tuttavia la stessa compagnia, dopo che Aeradria si era economicamente sbilanciata per l'avvio dei nuovi mercati, risolse il contratto con l'aeroporto e la società di gestione registrò perdite economiche significative.

Nel 2009 si attribuì il deficit di 2,5 milioni di Euro² alla crisi finanziaria mondiale, quindi al fisiologica carenza di passeggeri, nel 2010 invece ai costi del personale coinvolto per l'aumento dei voli del nuovo vettore, ma anche agli oneri promozionali contabilizzati inspiegabilmente l'anno dopo relativi ad Air Dolomiti.



Ancora fresca di risoluzione di contratto con il vettore aereo e verso al terzo inevitabile, consecutivo anno “in rosso”, nel Novembre 2010 Aeradria stipulò un oneroso contratto con Wind Jet, sottraendola a chi, come descritto sopra, l'aveva da poco preferita a discapito di Ryanair e con gravose perdite in operazioni di co-marketing esagerate.

Quello che era accaduto nell'aeroporto che distava a soli 60km e le risapute conseguenze di tali esposizioni economiche nei confronti di quella stessa compagnia, invece di generare prudenza e attenzione esaltava ed vantava la società di Miramare, consapevole di una maggiore capacità ricettiva del territorio e di avere una struttura aeroportuale adeguata a tale traffico.

Per Aeradria le prospettive erano fiduciose: già l'anno dopo l'aeroporto avrebbe raggiunto il milione di passeggeri, record che sembrava risolvere (o nascondere?) i conti d'esercizio.

² Dato ricavato dal Bilancio di Esercizio 2009, soc. Aeradria Spa.

Il Piano degli investimenti della società infatti prevedeva:

1. un significativo incremento del numero di passeggeri derivante principalmente dai voli gestiti da vettori di cui il rapporto con l'aeroporto era iniziato nel corso d'esercizio;
2. una diminuzione (stimata) dei costi per struttura per passeggero;
3. il raggiungimento delle condizioni di equilibrio economico-finanziario, come da previsioni;
4. la concessione dal sistema bancario di un importante prestito di 16 milioni di euro, di cui 9 milioni già reperibili entro il 2011, per far fronte ad *impegni già assunti* con il vettore Wind Jet;
5. la sottoscrizione dei soci (e quindi gli enti locali) al versamento di 6 milioni di euro come aumento di capitale *per garantire attività e operatività aziendale*.

Invece il bilancio di esercizio chiuso al 31 Dicembre 2010 esponeva una perdita di esercizio prima di € 6,2 milioni, poi corretta a seguito di controlli sui conti, dalla società di revisione - Deloitte & Touche Spa, tra le cinque del pianeta – ad una perdita effettiva di 7,6 milioni di euro.

Inoltre, come aveva segnalato già il Collegio sindacale, *suddetta perdita era di entità tale da produrre una diminuzione del capitale oltre un terzo, facendo così rientrare la Società nelle previsioni di cui all'art. 2446 del codice civile*³ che disciplina la grave crisi patrimoniale della società.

Inoltre, relativamente alla richiesta al sistema bancario di 16 milioni, di cui 9 milioni nel 2011 presente nel Piano ancora la Deloitte & Touche Spa nella relazione del Bilancio d'Esercizio 2010 relazionava che gli Amministratori avevano indicato che *l'iter relativo alla concessione di tale finanziamento era ancora in fase di istruttoria e che non risultava possibile fornire una previsione sulle tempistiche e sulle modalità di tale erogazione*.

Anche il Collegio sindacale nella relazione dello stesso bilancio dichiarava *la mancanza di concreti elementi in ordine alla disponibilità del sistema bancario a fornire, in tutto o in parte, le suddette risorse finanziarie impediva al Collegio sindacale di dare un giudizio sulla fattibilità del Piano degli investimenti presentato*.

³ Art. 2446 del Codice Civile: disciplina una situazione di grave crisi patrimoniale della società, imponendo agli amministratori la convocazione, senza indugio, dell'assemblea degli azionisti per gli opportuni provvedimenti. Se la situazione perdura l'Assemblea degli azionisti è obbligata a ridurre il capitale in proporzione alle perdite accertate. In mancanza gli Amministratori e il Collegio sindacale devono chiedere al Tribunale che venga disposta la riduzione di capitale in ragione delle perdite.

In sostanza il finanziamento risultava piuttosto improbabile e in particolare, l'aumento di capitale di 6 milioni di euro aveva la funzione di ripianare la perdita di esercizio, cercando di ripristinare gli equilibri patrimoniali stabiliti dalla legge e non di sostenere il Piano degli investimenti, come dichiarato.

Le *spese generali* (2,7 milioni di Euro) erano incrementate del 90,56% rispetto al 2009, i *costi operativi* (5,8 milioni di Euro) del 61,49%. Tra le prime spicca la voce relativa ai *costi amministrativi*: il doppio dei precedenti; tra le seconde i *costi per co-marketing e promozioni* pari a 4,5 milioni di Euro e doppi rispetto al 2009. Le *spese di consulenza*, più di 1 milione di Euro, erano raddoppiate rispetto l'anno prima e quadruplicate rispetto al 2006⁴. I passeggeri del 2010 si fermarono a 552.922, ma il 27 marzo 2011 la compagnia Wind Jet iniziò i suoi voli presso lo scalo di Rimini e gli amministratori assicuravano il doppio incremento entro l'anno con l'atteso milione di passeggeri. Aeradria, grazie anche all'approvazione dell'aumento di capitale di 6 milioni, aumentò le proprie risorse per garantire i servizi di operativo voli di tali dimensioni e le società interne ed esterne all'aeroporto seguivano tale direzione, seppur con qualche disagio.

La stampa locale lodava lo sviluppo del proprio aeroporto che oltre alla nuova compagnia vantava l'arrivo dei Boeing 747 Jumbo Jet da 498 posti della Transaero, prima tra i privati e seconda compagnia aerea russa dopo la compagnia di Stato Aeroflot.



Il 2011 si chiuse con 905.000 passeggeri ma nonostante l'incremento del traffico, nel periodo prettamente estivo erano concentrati circa il 62% dei movimenti passeggeri, percentuale di poco inferiore al 66% del 2010 e il quadro finanziario registrava ancora una perdita pari 6,2 milioni di Euro.⁵

⁴ Dato ricavato dal Bilancio di Esercizio 2010, soc. Aeradria Spa.

⁵ Dato ricavato dal Bilancio di Esercizio 2011, soc. Aeradria Spa.

L'11 agosto 2012 Wind Jet sospese definitivamente tutti i voli in partenza in tutti gli scali sui quali operava, compreso quello di Rimini. Dopo le vicende di compravendita con Alitalia si diffusero le notizie sui debiti che affliggevano la società e sulla sospensione dell'autorizzazione a volare di ENAC.

L'aeroporto Internazionale di Rimini – San Marino era alle strette. Aeradria cercò di reagire contrattando con il vettore italiano Livingston la sostituzione almeno in parte delle tratte operate dalla compagnia siciliana ma, a parte le



destinazioni per la Federazione Russa appetibili per tutti, le altre, comprese quelle giornaliere per Catania e Palermo furono soppresse. A disincentivare la nuova compagnia lombarda a riprendere il mercato fu la mancanza di fondi dell'aeroporto, impossibilitato a riattivare tutto quel meccanismo di promozione e di prevendita co-marketing che già era stato operato per le stesse tratte con la compagnia precedente.

A settembre anche Ryanair terminò ogni movimento sullo scalo romagnolo e con la fine della stagione estiva, il traffico di linea si ridusse alla sola tratta giornaliera per Roma da aggiungersi al solo restante traffico russo incluso nella dozzina di voli charter a settimana.

L'azienda che si occupa della pulizia degli aeromobili e della loro preparazione è in serie difficoltà con Aeradria

“L'aeroporto ci deve 467mila euro”

*Ferrara, il titolare della Giacchieri, reclama: “Sei fatture ancora non pagate”
Facchini senza stipendio. “Ne abbiamo già anticipati diversi, non ce la facciamo”*

di BRUNO MAIARO

“Aeradria ci deve 467mila euro di arretrati”. A dichiararlo è Antonio Ferrara, il titolare del Gruppo Giacchieri, l'azienda che fornisce i servizi di facchinaggio all'aeroporto Fellini di Rimini. I dipendenti si erano lamentati su queste pagine la settimana scorsa di non ricevere pagamenti dal mese di settembre. Il presidente di Aeradria Massimo Masini aveva rassicurato che alcuni arretrati erano stati saldati. Ferrara però precisa che la situazione non è così definita. «Abbiamo sei fatture non pagate, la nuova società subentrata ha ricevuto i pagamenti per una fattura e mezza - spiega -



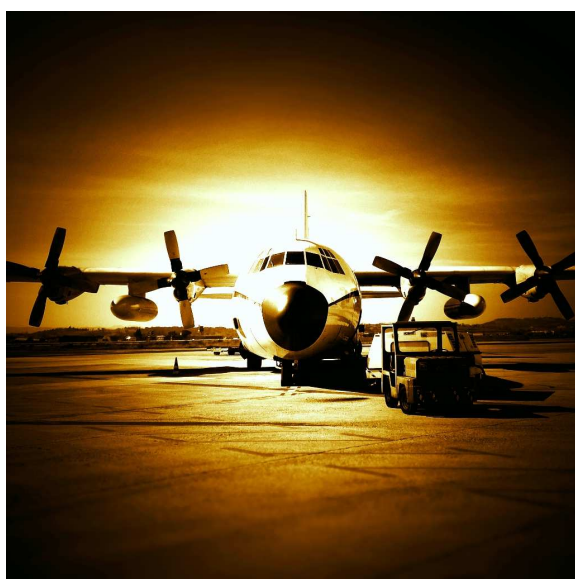
L'aeroporto "Federico Fellini" di Rimini

pendenti che non ricevono la paga da settembre. Già nei giorni scorsi avevano minacciato che se non avessero ricevuto ciò che spettava loro avrebbero smesso di lavorare. E se non lavoriamo noi, che ci occupiamo di tutto quello che riguarda la preparazione degli aerei e della pista, da qui non parte nessuno». Nel mese di dicembre non hanno potuto scioperare perché lo impediva la legge. In questi giorni saranno invece loro a scegliere come farsi ascoltare. Ferrara, da parte sua, confida che i lavoratori non possono pagare sulle proprie spalle le mancate di altri. «Io, nonostante tutto, non ho mai licenziato nessuno».

I molti creditori, da tempo in attesa di riscuotere le proprie spettanze, iniziarono a non credere più al risveglio economico di Aeradria e infatti il 25 ottobre, la società depositò la domanda di ammissione al concordato preventivo in continuità prevista dal Decreto Sviluppo 2012. i

revisori effettuarono rilievi sui contratti tra la società e la sua partecipata al 51% AIR (Airport Infrastructure Rimini srl) e, ancora, con Rimini Riviera Promotion srl dove emergevano forti perplessità sulla reali nature economiche e evidenziavano come lo stato in

essere avrebbe compromesso *le condizioni richieste dalla normativa per ottenere la concessione trentennale*, quella cioè rilasciata dall'Enac e firmata dal Ministero dei Trasporti per acconsentire al funzionamento dello scalo. La società di revisione non riusciva ad individuare né quali fossero gli eventuali creditori dichiarati nella voce "Crediti verso altri", né quale fosse la reale cifra da incassare, visto che le versioni riscontrate tra le parti risultavano decisamente differenti. Alla voce "Immobilizzazioni Finanziarie" c'erano 2,4 milioni di Euro che Aeradria aveva prestato ad AIR per comprare un minimo annuo di biglietti da Wind Jet per circa 5,3 milioni di Euro. Ma nel 2011 la stessa AIR aveva chiuso con 797 mila Euro di perdite.



Lo scenario risultava apocalittico⁶: (i) le condizioni finanziarie cumulate nel corso degli anni, (ii) lo scarso esito delle *trattative con taluni vettori aerei per garantire il mantenimento dei voli in precedenza gestiti da Wind Jet e consentire anche il recupero degli investimenti effettuati sulle relative rotte*, (iii) il contenzioso sorto proprio con Wind Jet, (iv) *l'entità degli impegni assunti direttamente dalla società o tramite la controllata (AIR) e rischi correlati*, (v)

*le tempistiche di realizzo della deliberata operazione di ricapitalizzazione, oltre che la necessità di reperire ulteriori risorse finanziari per sopperire all'accantonamento delle trattative in essere per l'erogazione di un finanziamento bancario*⁷ e (vi) l'incertezza sulla procedura di concordato in continuità e *relativi riflessi sul bilancio chiuso il 31 dicembre 2011*, erano le cause che non garantivano continuità aziendale e, come per il bilancio d'esercizio dell'anno precedente, Società di revisione e Collegio sindacale dichiararono di non essere in grado di esprimere giudizio aggiungendo inoltre di non essere nelle *condizioni di poterlo fare* per non aver mai ricevuto tutti i documenti necessari, *reiteratamente richiesti*.

⁶ Le cause che seguono sono riprese dalla Relazione della società di revisione Deloitte & Touche Spa relativa al bilancio d'esercizio 2011, datata 6 novembre 2012.

⁷ Richiesto, come descritto in precedenza nel Piano degli investimenti 2010, ma con già la previsione di irrealizzabilità

Il bilancio d'esercizio chiuso il 31 dicembre del 2012 è disastroso: una perdita pari a 21,5 milioni di Euro ed un deficit di patrimonio netto pari a 17 milioni⁸.

Il risultato economico è influenzato in misura significativa da accantonamenti e svalutazioni contabilizzati principalmente (i) *per fra fronte alle perdite ed ai rischi complessivamente derivanti dai rapporti in essere con la controllata AIR e (ii) per effetto del venir meno delle condizioni di mantenimento nell'attivo patrimoniale di risconti attivi relativi ad investimenti iniziali in termini di contributi marketing per lo sviluppo delle rotte*⁹.

Oltre alla fine dei due voli settimanali operati dalla subentrata Livingston (uno per San Pietroburgo ed uno per Mosca), nel aprile dello scorso anno, anche il vettore Darwin, in collaborazione con Alitalia per la vendita dei biglietti per la tratta A/R Rimini - Roma, termina definitivamente i suoi voli di linea giornalieri.

Il panorama operativo dei voli risulta esclusivamente composto dai soli charter.

Il 20 giugno Aeradria presenta una seconda domanda di ammissione alla procedura di concordato preventivo presso il Tribunale di Rimini, dopo che lo stesso aveva rigettato a maggio la precedente domanda di ottobre, a fronte dello stato di insolvenza della società. La Procura della Repubblica di Rimini nel frattempo ha presentato istanza di fallimento a suo carico. Viene nuovamente richiesta l'integrazione della documentazione mancante relativa ai crediti contabilizzati a bilancio, in particolare le trattative con le partecipate stesse.

La situazione aziendale ha determinato inoltre anche la sospensione del giudizio da parte dell'ENAC e del Ministero delle Economie e delle Finanze per il rilascio della concessione per la gestione totale aeroportuale, il cui ottenimento costituisce ulteriore condizione necessaria per consentire alla società il mantenimento della continuità aziendale.

Nel frattempo matura una manifestazione di preliminare interesse da parte dei principali creditori sociali a valutare in senso favorevole la proposta di convertire parte dei debiti in capitale sociale, inserita nel secondo concordato oltre all'aumento del capitale sociale.

Il nuovo Piano industriale presentato a giugno è caratterizzato da *linee strategiche difforni rispetto a quanto articolato nei precedenti piani pluriennali, basati in origine sull'assunto di ottenere un'elevata crescita del volume di traffico mediante il sostenimento di rilevanti*

⁸ Dato ricavato dal Bilancio di Esercizio 2012, soc. Aeradria Spa

⁹ Da Relazione della società di revisione, Deloitte & Touche Spa, luglio 2013

*costi co-marketing per lo sviluppo di nuove tratte nell'ambito di accordi commerciali con alcuni vettori aerei*¹⁰: il Piano del 2013 prevede (i) il ridimensionamento delle attività e la riduzione dei volumi di traffico, (ii) il mantenimento dell'attività caratteristica svolta esclusivamente con operatori con i quali la società ha un rapporto commerciale consolidato e prevede di realizzare una marginalità positiva e (iii) interventi mirati ad una razionalizzazione dei costi della struttura.

Ma non basta ed evitare gli eventi che seguono:

I debiti della controllata AIR Srl aumentano per effetto della tardiva contabilizzazione delle spese marketing degli anni precedenti, e l'8 maggio presenta domanda di ammissione alla procedura di concordato preventivo. A sua volta, la partecipata stessa dichiara di vantare un credito verso la società correlata Riviera di Rimini Promotion Srl, ma oltre all'incertezza documentale tra le parti c'è l'accusa in corso di quattro firme false atte a far risultare tali movimenti.

Il direttore generale ed il presidente di Aeradria vengono sostituiti. Quest'ultimo, il sindaco di Rimini e il presidente della Provincia, sono indagati per banca rotta fraudolenta.

Per AIR Srl, poi Rimini Riviera Promotion Srl e a seguire il 26 Novembre per Aeradria Spa viene depositata la sentenza di fallimento, dichiarata dal Tribunale di Rimini.

Nel "calderone" non manca a seguire le accuse di corruzione ad un ex-dirigente ENAC nonché membro del Collegio sindacale, pagato per tacere sugli illeciti, quindi un controllore che risultava "controllato".

Il portale *RiminiGo* creato per la vendita dei biglietti online è oggetto di inchiesta per essere stato sovrastimato nell'atto di vendita tra AIR e Aeradria.

I vantati crediti vengono in parte smentiti e il deficit dichiarato a bilancio 2012 aumenta in modo esponenziale: sono 52,364 milioni di Euro.

¹⁰ Dalla Relazione della società di revisione, Deloitte & Touche Spa, luglio 2013

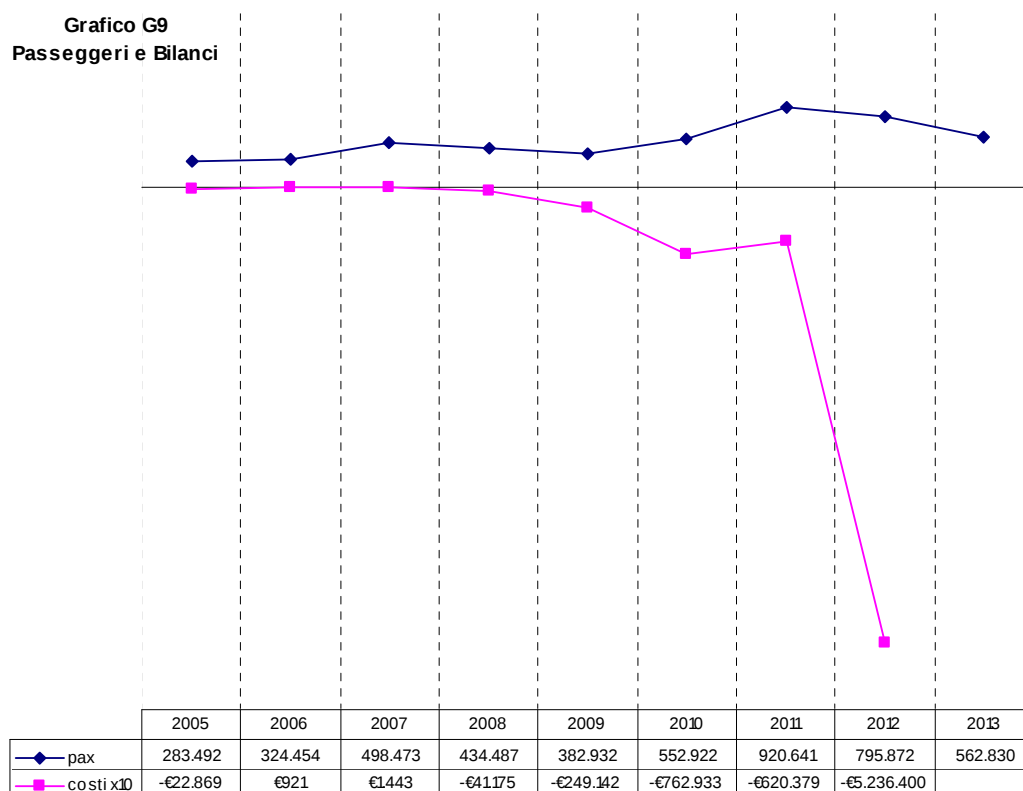
RIFLESSIONI

Dopo la nomina del curatore fallimentare, attualmente la società fallita *dispone l'esercizio provvisorio sino al 30 giugno 2014, con l'espressa autorizzazione a tutti i poteri necessari alla continuazione dell'attività caratteristica, di gestione dello scalo aeroportuale "Federico Fellini", nonché di tutte le altre attività connesse*¹¹.

A posteriori è facile esprimere un giudizio sull'accaduto. Ma l'assenza prolungata dello stesso giudizio da parte dei revisori contabili nelle pubbliche relazioni sui bilanci degli'ultimi anni erano più che un fanalino d'allarme.

Sorvolando sulle recenti accuse alle singole persone, delle quali se ne sta occupando la Giustizia italiana e non è certo competenza di chi scrive esprimere valutazioni al riguardo, i fatti e le scelte intraprese sopra descritte indicano come nel complesso sia stata la *mala gestio* a causare il collasso di un aeroporto, a distanza di pochi mesi dal vicino ed eterno rivale scalo di Forlì. Non è un caso che i motivi siano stati sostanzialmente simili. La classica "guerra tra poveri". La crescita del traffico passeggeri in Europa lascia il tempo che trova se gli incrementi sono finanziati dalle società di gestione aeroportuali, amministrate per lo più a loro volta dagli enti pubblici locali.

Grafico G9
Passeggeri e Bilanci



¹¹ Dal comunicato stampa del 27 Novembre 2013 dello stesso curatore fallimentare di Aeradria.

CAPITOLO III

L'ASSISTENZA A TERRA PRESSO L'AEROPORTO DI RIMINI

Nel 2013 più di 850 milioni di passeggeri hanno utilizzato gli aeroporti dell'Unione europea, un terzo del mercato mondiale e circa tre volte in più rispetto all'inizio degli anni Novanta, quando fu liberalizzato il traffico aereo. Gli aeroporti costituiscono una parte vitale del nostro sistema dell'aviazione e rivestono un'importanza crescente per la nostra economia.

Non è difficile prevedere come lo sviluppo del mercato aereo tenda sempre di più negli anni a svilupparsi, intensificando la concorrenza a livello mondiale tra gli scali.

A fronte di questa, due sono le sfide principali per gli aeroporti europei: la capacità e la qualità.

Gli aeroporti europei sono chiamati ad affrontare una crisi di capacità. Il traffico aereo in Europa è destinato quasi a raddoppiare entro il 2030, ma l'Europa non sarà in grado di far fronte a gran parte di tale domanda a causa della mancanza di capacità aeroportuale.

Secondo le stime di Eurocontrol, già oggi cinque tra i principali *hub* aeroportuali europei sono saturi e operano al massimo della capacità disponibile: Düsseldorf, Francoforte, Londra Gatwick, Londra Heathrow e Milano Linate.

Entro il 2030, se si conferma la tendenza attuale, 19 tra i principali aeroporti europei, tra i quali ad esempio Parigi CDG, Varsavia, Atene, Vienna e Barcellona, arriveranno alla saturazione.

È necessario migliorare la qualità e l'efficienza dei servizi negli aeroporti. Già oggi il 70% di tutti i ritardi dei voli è imputabile a problemi nei tempi di rotazione degli aeromobili negli aeroporti (ritardi causati dalle compagnie aeree o dai loro prestatori di assistenza a terra, dagli aeroporti o da altri soggetti che intervengono nel processo di rotazione).

La qualità generale dei servizi di assistenza a terra non è riuscita a stare al passo con l'evoluzione delle esigenze, soprattutto in termini di affidabilità, resistenza, flessibilità e sicurezza. Le gravi disfunzioni sperimentate in passato hanno evidenziato la necessità di un maggiore coordinamento delle operazioni a terra negli aeroporti europei e all'interno della rete nel suo insieme (effetti a catena) al fine di garantire la continuità delle operazioni aeroportuali.

La crisi di capacità inciderà quindi anche sugli aeroporti minori che saranno chiamati a gestire l'aumento del mercato e garantire qualità e affidabilità dei servizi a terra.

L'aeroporto di Rimini, come precedentemente descritto, ha vissuto sbalzi di traffico sovradimensionati negli ultimi anni ed ora ne sta pagando le conseguenze. Ma l'organizzazione del personale addetto ai servizi di assistenza a terra si è comunque sviluppato a causa di una richiesta diversificata ed incrementata, attraverso una riveduta pianificazione della gestione e l'introduzione di diverse metodologie di lavoro, con l'adozione dei sistemi più conformi alle tempistiche e i parametri qualitativi previsti.

SERVIZI DI ASSISTENZA A TERRA IN OUTSOURCING

All'Aeroporto Internazionale di Rimini – San Marino, molti dei servizi di assistenza a terra¹² degli aeromobili sono affidati alla società esterna Servizi Integrati Sas di Roma in appalto per conto della società di gestione, nonché *handler*, Aeradria Spa.

Il 1° aprile 2011, lo scrivente ha intrapreso l'attività lavorativa presso lo scalo con la stessa mansione che già ricopriva presso l'aeroporto di Forlì, quale Responsabile operativo. Motivo principale del passaggio è stata la previsione dell'aumento del flusso passeggeri, caratterizzato fondamentalmente dall'insediamento della compagnia di linea Wind Jet.

¹² Nell'allegato 1 della Circolare ENAC APT 02B dell'11 Novembre 2013 sono elencati tutti i servizi per i quali si intende l'assistenza a terra

Di seguito sono riportati i servizi per i quali Aeradria ha scelto di operare in outsourcing:

- A. Scarico e carico aeromobili (bagagli, merce e posta)
- B. Pulizie a bordo
- C. Movimentazione dei bagagli, colli merce e posta da/per gli aeromobili
- D. Trasferimento sottobordo e riposizionamento in parcheggio dei mezzi di rampa
- E. Smistamento bagagli in partenza e movimentazione per controllo radiogeno
- F. Riconsegna bagagli in arrivo
- G. Posizionamento di tacchi e coni
- H. Servizi aggiuntivi
- I. Trattamento merce e posta
- J. Carico e scarico merce su gomma
- K. Servizio toilette ed acqua
- L. Trasporto passeggeri

STRUTTURA ORGANIZZATIVA

La società Servizi Integrati Sas di Airport Service Srl è una società con sede a Roma il cui oggetto sociale è quello di prestatore d'opera in favore di soggetti abilitati alle attività di *handling*, integrando la previsione normativa della circolare ENAC APT 02A-B E' stata presente presso alcuni scali italiani come Roma Fiumicino, Milano Malpensa, Firenze, Venezia, Bologna, Forlì e Rimini. Presso quest'ultimo, la società ha impiegato nel tempo un numero discontinuo di lavoratori in base ai picchi operativi che contraddistinguono lo scalo, ma negli ultimi tre anni si è generato un team fisso composto da 8 dipendenti, dei quali si distinguono 5 coordinatori e circa 20 lavoratori a contratto con maggiore flessibilità oraria. Inoltre, è presente un numero variabile (anche più di 20 persone) di collaboratori a chiamata che sopperiscono alle giornate estive di picco lavorativo, specie il sabato. Infine a questi, si aggiunge la figura del Responsabile servizio.

SVIILUPPI SULLA GESTIONE DEL PERSONALE

Prima dell'aprile 2011, il personale timbrava l'orario d'entrata e d'uscita tramite badge e marcatempo elettronico che inviava i dati direttamente all'ufficio personale presente a Roma. I turni ipotetici venivano solo consegnati su un foglio di carta a ciascuno dei dipendenti con cadenza settimanale. Gli attestati che certificavano la formazione prevista sulle norme di sicurezza aeroportuale, quali Safety¹³ e Security¹⁴ e le abilitazioni ai mezzi di rampa erano presenti solo in piccola parte e non classificati. Molti degli stessi attestati erano scaduti o non più validi rispetto le ultime normative.

Non esisteva pianificazione per il futuro né una documentazione che rappresentasse lo storico dell'operativo voli o della turnazione del personale.

Ritenendoli immediatamente utili, nei primissimi giorni sono stati adottati i seguenti cambiamenti:

- l'introduzione di una bacheca per gli avvisi, le comunicazioni, gli ordini di servizio, l'operativo voli quotidiano e soprattutto per la turnazione giornaliera con orario in/out di tutti i lavoratori presenti, per permettere a coordinatori in turno di formare e gestire le squadre operative.
- cambiare la postazione della macchina marcatempo: era necessario avere il dispositivo in prossimità dell'area di lavoro (smistamento bagagli) per verificare personalmente l'effettiva entrata o uscita del lavoratore con il badge elettronico
- l'introduzione di un modulo foglio_firme (**all. 1**) per permettere a coordinatori e responsabile di controllare numericamente l'effettiva presenza del personale in turno in qualsiasi momento.
- l'affissione giornaliera di una pianificazione (**all. 2**) dei voli previsti in giornata con relativi orari d'arrivo e partenza programmati, compagnia aerea, tipologia di aeromobile ed eventuali note, predisposto per la compilazione da parte del

¹³ Ramp Safety – sicurezza operativa in rampa: corso per sensibilizzare gli addetti dell'aerea operazioni volo di un aeroporto sulla sicurezza operativa per prevenire eventi accidentali o incidenti a persone e cose e conoscere le azioni da adottare in caso di avvenimento, secondo normative nazionali ed internazionali di riferimento.

¹⁴ Security – sicurezza del trasporto aereo: corso di sensibilizzazione agli addetti aeroportuali per prevenire eventi terroristici o attentati alla sicurezza in volo.

coordinatore in turno di tutti i servizi extra richiesti dal committente in favore dei vettori aerei.

- la compilazione da parte del coordinatore in turno di un apposito Rapporto di servizio (**all. 3**) quotidiano dove si segnalavano anomalie, interventi aggiuntivi come le pulizie dell'aerostazione o delle zone del piazzale aeromobili, rifornimenti dei mezzi, eventuali ritardi, mancanze o difetti, etc.
- il compito a ciascun coordinatore di consegnare a fine turno (i) foglio presenze definitivo, (ii) volato giornaliero, (iii) rapporto di servizio compilati, (iv) ed eventuali richieste del personale

Successivamente sono stati diffusi o affissi:

- una modulistica per la richiesta ferie, permessi e cambi turni o riposi (**all. 4 e all. 5**),
- un calendario per la pianificazione stagionale delle ferie,
- una tabella riassuntiva di tutto il personale che evidenziasse le diverse abilitazioni di ciascun operatore ai mezzi di rampa (scala passeggeri, nastro trasportatore, trattori, etc.), la certificazione al fork-lift, piuttosto che l'autorizzazione alla guida dei bus interpista, in quanto possessori della patente civile di categoria D e l'ADC¹⁵ (**all. 6**),
- l'elenco dei recapiti telefonici di tutti i lavoratori e delle utenze aeroportuali,
- le recenti comunicazioni del committente relative agli aggiornamenti dei servizi richiesti,
- la tabella completa di dati relativi a taglie e misure (raccolte tra il personale) dei dispositivi di protezione individuale da distribuire,

E' stata aggiornata l'anagrafica del personale in forza, con documenti personali, matricola e scadenza del tesserino d'ingresso (T.I.A) e della licenza di guida.

In base agli attestati recuperati, si è riepilogata la situazione relativa della formazione, quindi si è proceduto all'integrazione dei corsi Safety, Security e DGR¹⁶ con i vari istruttori competenti (**all. 8**)

Tramite recupero cartaceo, la raccolta e l'aggiornamento di tutte queste informazioni è stata creata e compilata una banca dati di tutti i lavoratori con le varie scadenze sopra descritte, comprese la visita sanitaria annuale e altre dettagli come le misure dei DPI¹⁷.

¹⁵ A.D.C. Airside Driving Certificate: patente aeroportuale che autorizza la guida all'interno dell'area di movimento aeromobili.

¹⁶ D.G.R. Dangerous Good Regulation: corso relativo al riconoscimento e trattamento delle merci pericolose.

Anche per gli addetti assunti di recente, così come per ogni stagionale, si è proceduto alla formazione per la guida dei mezzi per un organico più completo e proporzionato, con la funzione non ricorrere a possibili disfunzioni dei servizi o a distinzioni in base nelle turnazioni.

In base alla pianificazione del traffico aereo comunicato dal gestore (numero voli e relativi passeggeri, tipi di aeromobile, disposizione temporale) si è iniziati ad analizzare i momenti di picco, quindi, nell'ottica giornaliera alla previsione del numero massimo di persone necessarie e gli orari di entrata ed uscita in turno, infine i riposi, la distribuzione dei coordinatori e del personale qualificato nell'ottica settimanale.

Il programma di calcolo creato *ad hoc*, utilizzato per la turnazione del personale garantisce un equo avvicendamento degli orari di lavoro all'interno della settimana e nel mese.

IL RUOLO DEL RESPONSABILE DEL SERVIZIO

Il Responsabile di servizio della società Servizi Integrati Sas rappresenta il referente aziendale nei confronti del committente, in termini di completezza delle attività svolte ed accuratezza delle stesse, secondo quanto previsto dai capitolati tecnici. Inoltre,

- a) si interfaccia con il referente del cliente, con tutte le funzioni dell'organigramma di commessa e con il personale degli enti e strutture che operano nell'ambito dell'aeroporto,
- b) provvede a verificare che le attività siano svolte secondo quanto richiesto dal capitolato, tramite i controlli effettuati a campione nell'ambito del controllo qualità, ed a recepire le eventuali richieste provenienti dal committente,
- c) provvede ad effettuare la pianificazione delle attività tenendo in considerazione i requisiti del capitolato e la disponibilità degli addetti,
- d) provvede a predisporre i turni giornalieri, in base alle attività pianificate ed alle disponibilità degli addetti(**all. 6** e **all. 7**) ,

¹⁷ D.P.I. dispositivi di protezione individuale: composti da vestiario aziendale (giaccone antipioggia, pantaloni, maglia e t-shirt), scarpe antinfortunistiche, cuffie anti-rumore, guanti e gilet ad alta visibilità

- e) controlla periodicamente l'avanzamento delle eventuali azioni migliorative poste in essere durante lo svolgimento del servizio,
- f) provvede alla consuntivazione (**all. 9** e **all. 10**) dei servizi resi, a cadenza mensile.
- g) recepisce le esigenze e le eventuali situazioni che meritano una gestione personalizzata e ne discute con il personale per identificare una adeguata soluzione alle problematiche.
- h) effettua la pianificazione giornaliera delle attività, sulla base del prospetto operativo settimanale ricevuto dal committente dei relativi carichi di lavoro previsti.
- i) provvede alla creazione dei team operativi che svolgono i servizi nell'ambito aeroportuale, sulla base dei fabbisogni di risorse previsti.
- j) provvede al reperimento dei mezzi, macchinari ed attrezzature idonei all'espletamento del servizio, alla verifica dello stato di manutenzione degli stessi, alla manutenzione ordinaria e straordinaria.
- k) provvede ad autorizzare l'acquisto delle parti di ricambio dei mezzi.
- l) provvede a rilevare ed elaborare i dati del personale impiegato, al fine di quantificare gli elementi della retribuzione mensile e degli eventuali oneri aggiuntivi (**all. 11** e **(all.12)**).
- m) fornisce ai coordinatori in turno le linee guida per la gestione degli addetti, al fine di ottenere un servizio di elevata qualità.

Relativamente all'ultimo punto - m) - di seguito si riportano nel dettaglio le *metodologie tecnico operative* per i servizi affidati ed elencati precedentemente e le procedure che ne garantiscono qualità, tempistiche e standard di sicurezza che la società Servizi Integrati Sas adotta. Le stesse sono state progressivamente modificate nel corso dell'ultimo triennio sino ad assumere l'odierna configurazione.

La Carta dei Servizi redatta ogni anno dalla società di gestione, a fronte di rilevazioni effettuate da enti terzi dà atto delle tempistiche delle attività assegnateci e testimonia gli obiettivi di efficienza raggiunti.

A. SCARICO E CARICO AEROMOBILI (BAGAGLI, MERCE E POSTA)

Prima dell'arrivo dell'aeromobile il coordinatore in turno ritira le istruzioni di carico del volo (o *preloading*)¹⁸ dal committente presso l'ufficio operativo o gli viene consegnato dall'agente di rampa (rampista)¹⁹, con il quale si informa riguardo la presenza di note particolari di carico in arrivo e partenza, di carichi speciali, di bagagli in transito.

Posizionati correttamente i mezzi e le attrezzature sottobordo (di cui meglio si approfondirà nei punti D e G), parte della squadra di carico, anticipatamente formulata dal coordinatore in turno, sale tramite la pedana laterale del nastro portabagagli ed entra dentro le stive, preventivamente aperte dal personale dell'*handler*: l'ordine di scarico è solitamente “da dietro verso in avanti”, se non diversamente comunicato. Questa scelta è dettata non solo dal fatto che la maggior parte dei voli presenti a Rimini arriva con carico prevalentemente nelle stive posteriori ma, in ogni caso, evita una scomoda concomitanza dei mezzi e del personale addetto allo sbarco dei passeggeri disabili, addetto al catering e favorisce un più corretto posizionamento della cisterna carburante per il rifornimento. Infine, istituendo come convenzione questo ordine di scarico, si rispettano i criteri di bilanciamento di diversi



modelli d'aeromobile.

L'operatore che sale effettua l'apertura della legatura di protezione e controlla immediatamente eventuali anomalie (quali reti divisorie non installate, transiti mescolati, presenza di colli, armi o simili non segnalati) e scarica con priorità passeggini o sedie per disabili.

Il numero degli addetti all'interno delle stive dipende dalla grandezza/lunghezza delle stesse e dal numero di bagagli da scaricare o da smistare/ricontare se in transito. Generalmente, all'interno della stiva, c'è un'unità (operatore 1) in corrispondenza dell'apertura, disposta di fronte al nastro, sul cui rullo

¹⁸ Il *preloading* è un documento relativo al volo in partenza rilasciato dall'ufficio operativo, nel quale viene indicata la distribuzione dei bagagli da caricare nelle varie stive dell'aeromobile.

¹⁹ L'agente di rampa o rampista è l'unico interlocutore tra il comandante dell'aereo, il suo equipaggio e tutti gli addetti che lavorano e svolgono mansioni all'interno dell'aeroporto, per tutto ciò che riguarda i servizi di terra necessari alla sosta di un aereo (turn-around). Il compito principale dell'agente di rampa è quello di supervisionare tutte le attività di assistenza durante il turn-around dell'aereo.

posiziona in ordine i bagagli ricevuti da un'altra o più unità (operatori 2A e 2B) disposte in fondo e/o a metà della stiva per dimezzare la distanza percorsa dai bagagli.

Il passaggio di questi avviene rapidamente ma con cura, per evitare danneggiamenti ai pezzi e alla pavimentazione del velivolo. Durante lo scarico gli addetti all'interno segnalano al personale sottobordo eventuali colli fragili, fuori sagoma, strumenti musicali o attrezzature sportive, armi o bagagli danneggiati.

Il personale a terra provvede a segnalare quest'ultimi al rampista. Il personale a terra è composto da una sola unità (operatore 3) se sono stimati pochi bagagli in arrivo (meno di 40-30 pezzi) o, più generalmente, da due (operatore 4A). La seconda unità si dispone dal lato opposto del nastro in modo che possa risultare semplice per entrambi il recupero dei bagagli che scendono e posizionarli sul carrello. Una di queste unità a terra è tenuta a disporre con la massima priorità eventuali bagagli a mano e/o passeggini in prossimità della scala passeggeri anteriore.

Una eventuale terza unità (operatore 4B) si dispone esternamente alle manovre in modo da ottimizzare posizione e stabilità dei pezzi sul carrello in riempimento. In caso di pioggia, la stessa unità, a carrello ultimato, dispone la copertura dal lato di sua competenza, sale sul trattore e al segnale dei colleghi avanza fino al posizionamento del carrello vuoto successivo. I carrelli vengono movimentati a mano, se gli spazi di manovra sono ristretti.

I transiti indiretti, se presenti, vengono suddivisi per destinazione finale nei carrelli e ricontati, mentre i transiti diretti vengono risistemati sull'aeromobile come da *preloading*. La gestione dei bagagli in transito dipende dalla numero previsto e dalle diverse destinazioni: un numero maggiore comporta una diversa disposizione dei carrelli e del personale necessario. Il riconoscimento dei bagagli in transito viene prima effettuato dal personale all'interno delle stive, in particolare dall'operatore posto in corrispondenza del portellone (operatore 1). Questi è in posizione ottimale per controllare le etichette e segnalare la diversa destinazione e/o tipologia del pezzo (pesante, fragile, *rush*²⁰ etc) all'addetto sottobordo. Quest'ultimo, posto in fondo al nastro, effettua una seconda verifica e provvede alla corretta suddivisione. Solitamente, per velocizzare lo smistamento, una distribuzione dei colli a gruppi avviene già durante lo scarico sul nastro dagli operatori all'interno delle stive.

²⁰ Per bagaglio *rush* si intende il bagaglio non accompagnato dal passeggero a bordo dello stesso volo.

Ispezionato e scaricato l'interno di tutte le stive, si comunica al rampista il numero dei transiti in arrivo; quindi uno degli addetti sottobordo si dirige con i carrelli agli arrivi, presso al nastro trasportatore di recupero comunicatogli. Se il numero dei transiti non coincide con quello previsto, anche la persona preposta alla consegna ai nastri arrivi effettua una terza verifica. A volte, la scelta di tale operatore può risultare influenzata dalla concomitanza di altri aeromobili sul piazzale o nell'immediato arrivo. Piuttosto che un semplice trattorista, un operatore abilitato anche nella movimentazione delle scale o mezzi speciali è necessario trattenerlo nel gruppo scarico/carico (o che effettuerà il volo successivo). Può risultare necessario per il riposizionamento di una scala o per la sua rimozione durante l'immediata indisponibilità del restante personale.

Il carico dell'aeromobile viene iniziato dopo la conferma da parte dell'agente di rampa, quindi un operatore (es. operatore 3) riposiziona il nastro portabagagli alzandolo, curandosi di non entrare con la rampa del nastro all'interno delle stive e nel caso facendosi direzionare anche dall'addetto già presente a bordo (op. 1).

Di seguito (opp. 3 o 4) vengono posizionati i carrelli con i bagagli, merce o posta in prossimità del nastro, prestando attenzione alla curva di manovra e mantenendo una sufficiente distanza di sicurezza carrello-nastro, onde evitare pericolosi contatti tra i mezzi nei successivi avanzamenti. Se gli spazi sono ridotti, i carrelli vengono sganciati e trainati uno per volta a mano. Solitamente una terza unità (oper. 4), se presente a terra ma non in stiva, sale per lo stivaggio che, rispetto al semplice carico dei bagagli sul nastro lo necessita di più forze.

L'operatore a terra verifica la corrispondenza del numero bagagli/colli merce rispetto ai moduli *bingo*²¹ o alla documentazione relativa alla parte cargo e consegna questi all'agente di rampa.

Se vengono rilevate eventuali anomalie rispetto al numero bagagli previsto, si effettua una rapida ricerca del bagaglio eccedente, anticipando disguidi nel carico.



²¹ Il modulo *bingo* è il foglio corrispondente ad un carrello portabagagli, con inserite tutte le strip adesive appartenenti ad ogni bagaglio precedentemente smistato e caricato sullo stesso carrello. Il numero delle strip adesive corrisponde col numero dei bagagli sullo stesso carrello. Ogni strip adesiva identifica un solo ed unico bagaglio etichettato.



All'inizio del nastro trasportatore, vengono posizionati, contati e ricontrrollati nelle sue etichette, i bagagli che il primo operatore a bordo (op. 1) riceve e passa con la stessa cura prestata in precedenza dagli addetti stivaggio, distribuendo il carico nelle stive comunicategli dall'addetto sottobordo (op. 3). L'operazione può in qualsiasi momento essere fermata tramite l'apposito pulsante d'emergenza concedendo tempo maggiore per la sistemazione di bagagli o colli pesanti o fuori-

sagoma²².

Le procedure di carico, così come quelle di scarico possono avvenire in contemporanea nelle stive posteriori ed anteriori raddoppiando il numero degli addetti se il tempo di sosta dell'aeromobile non permette un'operazione per volta.

A carico ultimato, l'addetto rimasto sottobordo (op. 3) o il coordinatore, verifica la corretta distribuzione del carico secondo istruzioni, il rispetto dei limiti d'altezza di caricamento previsti ed il giusto tensionamento delle reti divisorie installate dagli operatori a bordo; infine (dopo comunicazione del committente) ordina la chiusura completa delle reti o riferisce l'arrivo di altri pezzi dall'area smistamento o dai *gates* di partenza.



Di seguito, scesi dalla stiva ed allontanati i carrelli vuoti, uno o più unità attendono e ricevono l'arrivo di eventuali passeggeri e/o bagagli a mano, prelevano la strip adesiva per da aggiungere al modulo *bingo*, e completano il carico restante, la legatura finale e rimuovono i mezzi e le attrezzature.

Nel caso di aeromobili con carico unitizzato²³, parte del tempo e delle

²² Per fuori-sagoma si intendo i bagagli che hanno dimensioni superiori agli standard previsti.

²³ Per carico unitizzato o pallattizzato si intende l'utilizzo di container, chiamati ULD (unit load device). L'aeromobile, invece di prevedere il carico sfuso nelle proprie stive, è predisposto per l'utilizzo degli ULD che in base alla tipologia dell'aereo sono diverse forme e classificati con codici universali alfanumerici.

operazioni dipendono dall'utilizzo della piattaforma di sollevamento (*loader*) gestita dall'*handler*: si ritiene quindi più opportuno, se in presenza di transiti mescolati all'interno degli ULD, di smistare gli stessi presso l'area arrivi, anticipando la riconsegna dei bagagli. In presenza di aeromobile pallettizzato una delle prime azioni da compiere è l'ispezione della stiva di coda (chiamata *bulk*, con carico sfuso). In tale stiva vengono solitamente collocati i bagagli a mano e passeggeri, i quali sono tempestivamente condotti in prossimità delle scale passeggeri per il ritiro. Il carico degli ULD o delle pedane merci/posta (preventivamente legate con le apposite reti in dotazione) viene effettuato da un operatore a bordo per indirizzare le unità di carico nelle guide e ancorarle, le restanti sono sottobordo per trasferire le unità dal dolley alla piattaforma di carico (stesso procedimento per lo scarico). Completato il carico, generalmente rimane in attesa sottobordo un operatore per eventuali bagagli a mano, passeggeri o *last*²⁴.

Parametri di controllo

Parametro di controllo è il tempo impiegato nella fasi di carico/scarico degli aeromobili.

L'attività di scarico deve rispettare gli standard qualitativi relativi ai tempi di riconsegna ai nastri, quindi viene effettuata a campione la misurazione del tempo impiegato alla riconsegna del primo e dell'ultimo bagaglio al nastro arrivi.

Il carico deve essere tempestivamente concluso entro i termini stabiliti dal committente, e comunque entro l'orario di partenza del volo.

La selezione dei voli sui quali vengono effettuate le prove cronometriche deve comprendere tutte le tipologie di aeromobili, i vettori, le diverse squadre di scarico/carico, i coordinatori, le giornate diurne, notturne, stagionali, feriali e festive.

Eventuali ritardi, complicazioni, difficoltà vengono segnalati ed archiviati nel Rapporto di servizio giornaliero e nel caso si provvede ad una analisi del problema, introducendo eventuali correttivi e rendendone edotto il personale.

²⁴ Per bagagli *last* si intendono i bagagli accettati al check-in oltre l'orario di chiusura previsto dello stesso.

B. PULIZIA A BORDO

Ricevuta richiesta di pulizie dal committente, il coordinatore in turno, in qualità di responsabile della squadra di pulizie, si informa dello *stand*²⁵ del volo, verifica le attrezzature e controlla la presenza della squadra. Recatosi al parcheggio, il responsabile delle pulizie sale a bordo e verifica col rampista i tempi a disposizione, il tipo di servizio richiesto (veloci, standard, sosta lunga), vedi seguente **tabelle T9**, ed eventuali richieste particolari dell'equipaggio. In base a tali informazioni, il responsabile decide se aumentare il numero degli addetti e avvia le operazioni. La tipologia cosiddetta “veloce”, considerato il tempo di sosta degli aeromobili operanti su Rimini, è la più frequente. Di questa si possono suddividere alcune fasi principali: il primo operatore **(op. 1)** sostituisce i sacchi nei *waste*²⁶ e igienizza le superfici delle toilettes, mentre è compito di un secondo operatore **(op. 2)** asportare i rifiuti dal pavimento, dalle poltrone, dalle tasche e dai tavolini ripiegabili. Lo stesso provvede di volta in volta ad incrociare le cinture in modo corretto. In quest'ultima operazione solitamente è presente una terza persona **(op. 3A)** che accelera l'intervento operando sull'altra fila di poltrone. In base alle dimensioni dell'aeromobile fino a ad altre tre unità aggiuntive **(op. 3B)** possono iniziare una stessa fila dal lato opposto, può pulire nel frattempo le toilettes opposto alle prime dell'aeromobile, se necessaria, può già passare l'aspirapolvere sulla moquette della cabina, o pulire con panno umido la pavimentazione dei galleys. L'aspirapolvere è collegata a filo ad generatore elettrogeno a bordo del furgone in dotazione parcheggiato sottobordo solitamente presso la scala posteriore, e la prolunga viene quindi srotolata lungo il corridoio dell'aeromobile.

In caso di malfunzionamento dell'aspirapolvere, la pulizia può essere effettuata con spazzatura manuale. Tuttavia è prevista una seconda aspirapolvere di riserva in caso di emergenza.

Recentemente si è sostituito questo processo “macchinoso” adottando una aspirapolvere a batteria senza fili, portatile, a spalla. Il processo di preparazione del generatore e dei collegamenti con fili e spine sono stati eliminati, beneficiando del maggior tempo a disposizione e minor manutenzione, e minor consumo carburante.

²⁵ Per *stand* ci si riferisce alla piazzola di parcheggio all'interno del piazzale, dove sosta l'aeromobile. È classificato con un codice numerico.

²⁶ I *waste* sono i bidoni presenti a bordo dell'aereo.

Terminate le pulizie, il responsabile della squadra esegue un rapido controllo e verifica con il rampista se ci sono altre richieste aggiuntive. La squadra quindi rimuove i mezzi e le attrezzature mentre il responsabile conferma la fine delle operazioni a bordo all'agente di rampa.

I rifiuti dell'aeromobile sono infine stoccati in base al loro arrivo shenghen o extra-shenghen e comunque secondo le procedure previste dal vettore. Nel caso della maggior parte dei charter russi per esempio, i sacchi contenenti i rifiuti di bordo vengo ricaricati all'interno delle stive dell'aeromobile, dopo aver terminato il carico. Altrimenti vengono appositamente stoccati secondo le procedure previste.

Tabelle T9

TOILETTES

	Operazioni	A	B	C
1	Lavare le superfici del lavabo	x	x	x
2	Lavare e disinfettare il WC	x	x	x
3	Vuotare i posacenere ed i raccoglitori dei rifiuti	x	x	x
4	Pulire gli specchi		x	x
5	Pulire il pavimento	x	x	x
6	Reintegrare i materiali d'uso	x	x	x
7	Vuotare e pulire i contenitori degli asciugamani		x	x
8	Pulire le porte e le pareti con attenzione alle maniglie			x
9	Disinfettare i contenitori		x	x
10	Pulire il fasciatoio		x	x
11	Spruzzare il deodorante	x	x	x
12	Lavare con detergente, risciacquare, asciugare, disinfettare il pavimento	x	x	x

CABINA AEROMOBILE²⁷

	Operazioni	A	B	C
1	Asportare i rifiuti dalla cabina, dalle tasche delle poltrone e dalle cappelliere	x	x	x
2	Riassettare coperte e cuscini		x	x
3	Sistemare i poggiatesta e sistemare gli schienali in posizione retta ed incrociare le cinture di sicurezza		x	x
4	Vuotare i posacenere		x	x
5	Spazzare/passare l'aspirapolvere sul pavimento		x	x
6	Pulire i tavolini ribaltabili		x	x
7	Eliminare le macchie superficiale delle poltrone		x	x
8	Eliminare le macchie superficiali dei tappeti		x	x
9	Cambiare i poggiatesta e le coperte		x	x
10	Pulire il pavimento dell'upper deck e le scale d'accesso		x	x
11	Spazzolare/passare l'aspirapolvere sulle poltrone			x
12	Pulire le poltrone riservate agli assistenti di volo			x
13	Pulire i braccioli, zona comandi e le parti esterne delle poltrone			x
14	Mettere nelle tasche delle poltrone le istruzioni di salvataggio, il materiale pubblicitario e le buste per il mal d'aria			x
15	Pulire le pareti fisse di cabina e gli accessori			x
16	Pulire i finestrini interni della cabina, le cappelliere, le porte dell'aeromobile e le pareti divisorie			x
17	Pulire i vani posacene con l'aspirapolvere			x

²⁷ La cabina aeromobile è lo spazio riservato ai posti a sedere dei passeggeri

COCKPIT²⁸

	Operazioni	A	B	C
1	Raccogliere i rifiuti	x	x	x
2	Vuotare i posacenere	x	x	x
3	Riassettare le coperte e i cuscini ove presente il lettino		x	x
4	Pulire il parabrezza internamente			x
5	Pulire il tappeto			x
6	Spazzolare le poltrone			x
7	Pulire con panno umido le poltrone			x

GALLEYS²⁹

	Operazioni	A	B	C
1	Raccogliere i rifiuti	x	x	x
2	Pulire le superfici dopo il carico del catering	x	x	x
3	Vuotare i posacenere ed i raccoglitori di rifiuti	x	x	x
4	Vuotare l'acqua di rifiuto		x	x
5	Pulire il piano di lavoro ed il lavabo		x	x
6	Pulire gli alloggiamenti contenitori, compreso il vano rifiuti			x
7	Pulire il forno			x
8	Pulire e disinfettare il raccoglitore dei rifiuti			x
9	Pulire il pavimento			x
10	Lavare le pareti			x
11	Pulire il frigorifero			x

²⁸ Il cockpit è la cabina di pilotaggio

²⁹ Le galleys sono i reparti riservati all'equipaggio ad uso cucina, e riserva catering, e altro materiale.

Parametri di controllo

Parametri di controllo sono il tempo impiegato nel completare le operazioni richiesto e, non meno rilevante, la percezione della pulizia in cabina e delle condizioni igieniche dei bagni. Il sopralluogo del coordinatore a bordo, ha come scopo la valutazione del servizio: l'ispezione a campione all'interno delle tasche nei sedili o del pavimento sottostante sono semplici e abituali accertamenti per il mantenimento costante dell'elevato standard di qualità.

In caso si verifichino danni alle attrezzature (generatore, aspirapolvere, nebulizzatore, etc.) o carenze nei materiali di consumo (sacchi, guanti, detergente, deodorante, etc.) gli stessi vengono comunicati al coordinatore in turno che avrà cura di segnarli nel Rapporto di Servizio giornaliero.

C. MOVIMENTAZIONE DEI BAGAGLI, MERCE E POSTA DA/PER GLI AEROMOBILI

La movimentazione di bagagli, colli merce e posta da e per gli aeromobili avviene tramite il traino di carrelli (o dolley se unitizzato) di proprietà del gestore rispettando, la normativa prevista dalla direzione aeroportuale (ENAC), le procedure di *safety*, la segnaletica stradale ed il Codice della Strada.

Il trattorista prima dell'utilizzo del mezzo controlla l'efficienza dei dispositivi di sicurezza e degli organi di comando (freni, gomme, segnalatori, organi di sollevamento) del mezzo e del rimorchio. Prima di partire s'accerta del numero dei rimorchi attaccati (massimo quattro), del corretto posizionamento dei bagagli sul carrello o nel caso di ULD, della presenza dei blocchi di sicurezza sui dolley, per evitarne la caduta durante il transito. Dispone le tende o i teloni di copertura e assicura la stabilità tramite corde e ganci per la merce.



Durante il tragitto evita scorciatoie e si indirizza sulla piazzola comunicatogli prestando attenzione alla presenza delle attrezzature sul piazzale e alla precedenza degli altri mezzi (aeromobili anche trainati, mezzi di soccorso/emergenza in intervento, passeggeri, etc.), avendo cura di rallentare nelle pavimentazioni disagiate o nelle manovre più rischiose e di controllare costantemente gli specchietti retrovisori. Nel caso di carichi pericolosi, si procede a passo d'uomo e la presenza di un secondo operatore segnala l'eventuale rischio di caduta dei colli/bagagli.

Intorno all'aeromobile lo spostamento avviene secondo il senso di marcia orario



convenzionale (aereo a destra del conducente del mezzo). Il trattorista che necessita di spostarsi da un punto all'altro del piazzale segue esclusivamente la segnaletica indicante le vie di scorrimento, rispettando tassativamente il limite di velocità e attenendosi al Codice della Strada e alle Ordinanze della Direzione

Aeroportuale.

Durante lo scarico/carico vengono rispettate le distanze di sicurezza (min. 3mt) senza passare sotto ali e profili dell'aeromobile e non ostacolando le vie di fuga dei mezzi carburante. Se gli spazi di manovra sono ridotti, i carrelli o dolley vengono sganciati e trainati uno per volta a mano.

L'avvicinamento all'aeromobile rispetta le normative di Safety (spegnimento luci anti-collision, l'avvenuta disposizione di tacchi e coni, segnalazione dell'operatore follow-me, etc.).

Parametri di controllo

La massima efficienza è determinata nell'evitare la caduta dei bagagli/colli in piazzale, e nella generale cura prestatagli anche proteggendoli in condizioni atmosferiche ostili (vento, pioggia, etc.), nei tempi e nei modi prestabiliti dal committente.

D. TRASFERIMENTO SOTTOBORDO E RIPOSIZIONAMENTO IN PARCHEGGIO DEI MEZZI DI RAMPA

Prima dell'arrivo dell'aeromobile, il coordinatore in turno costituisce la squadra di scarico/carico e indica ad ogni operatore abilitato e adeguatamente formato, piazzola di parcheggio e mezzo da posizionare sull'aeromobile.

Lo stesso si informa con l'handler se sono richiesti mezzi speciali e nel caso delega all'addetto abilitato la loro preparazione.

In base al tipo di aeromobile in arrivo il coordinatore sceglie i mezzi appropriati necessari ai servizi sottobordo, considerandone le caratteristiche compatibili con l'aeromobile in arrivo e la disponibilità per i voli successivi.

Nel caso concorre con il committente per l'assegnazione dei mezzi.

Prima di prendere in consegna il veicolo, ogni addetto controlla l'efficienza dei dispositivi di sicurezza e degli organi di comando (freni, gomme, segnalatori, organi di sollevamento) del mezzo e del rimorchio e la visibilità all'interno della cabina.

In caso di scale per passeggeri controlla l'agibilità della rampa e che le sponde laterali del pianerottolo siano retratte e bloccate. Come il nastro trasportatore, la circolazione deve avvenire sempre in posizione abbassata.

Nel caso di trattorini s'accerta del numero dei rimorchi attaccati (secondo la massa del trattore), della stabilità del carico trasportato e dei blocchi di sicurezza sui dolley.

Abbandonando l'area di parcheggio in direzione della piazzola comunicatagli, ognuno s'avvicina alla strada di servizio seguendo esclusivamente la segnaletica indicante le vie di scorrimento, rispettando tassativamente i limite di velocità³⁰, attenendosi alle norme Codice della Strada e alle Ordinanze della Direzione Aeroportuale.

La breve sosta in attesa dell'aeromobile avviene all'interno di aree dedicate (ESA) e comunque senza occupare la strada di servizio appena percorsa, senza ostacolare il transito o l'uscita di altri veicoli, o invadere aree interdette al traffico. Ad aeromobile bloccato, con tacchi posizionati, motori spenti e luci anti-collision spente, l'avvicinamento avviene alla velocità ridotta consentita, testando a distanza una prima frenata.

³⁰ Il limite di velocità dei mezzi all'interno sulla strada di servizio e piazzale è di max30km/h, in prossimità degli aeromobili è di max 10km/h.

I pianerottoli delle scale passeggeri devono essere allineati con la fusoliera senza tuttavia esserne a contatto. L'altezza ottimale è registrabile considerando anche l'oscillazione verticale dell'aeromobile dovuta allo sbarco/imbarco passeggeri e comunque a distanza di sicurezza da eventuali contatti con portellone, sensori o attrezzature sporgenti dell'aeromobile (pinne, tubi di Pitot, etc.).



Tutti i mezzi parcheggiati devono avere il motore spento, la marcia inserita e il freno a mano tirato, e per le scale inoltre, i piedi stabilizzatori devono essere abbassati e le sponde laterali di sicurezza sfilate dopo l'apertura del portellone.

Prima di allontanarsi, l'addetto chiede al rampista o all'equipaggio conferma sul corretto assetto della scala.

Il nastro trasportatore viene collocato in posizione di scarico e successivamente di carico in corrispondenza dell'apertura delle stive e mai sotto o all'interno dell'imbocco. La rimozione

dei mezzi dall'aeromobile viene effettuata dopo il consenso della rampa e, nel caso delle scale passeggeri, vengono ritratte e bloccate nuovamente le sponde laterali e alzati i piedi stabilizzatori. Le manovre di retromarcia vengono guidate anche da un secondo operatore a terra e il tragitto per ritornare nell'area di parcheggio mezzi, deve essere effettuata con la



stessa cautela, stessi accorgimenti dell'avvicinamento (posizione abbassata della rampa/nastro, limite di velocità, vie di scorrimento, precedenza, etc.).

In caso di condizioni meteorologiche avverse, la circolazione deve essere condotta con particolare prudenza e attuando le procedure necessarie vigenti.

Nella stagione invernale, i veicoli a motore vengono puntualmente accesi per un preventivo riscaldamento prima di essere utilizzati nel servizio. Gli stessi vengono a fine giornata riposti negli appositi hangar messi a disposizione dal committente.

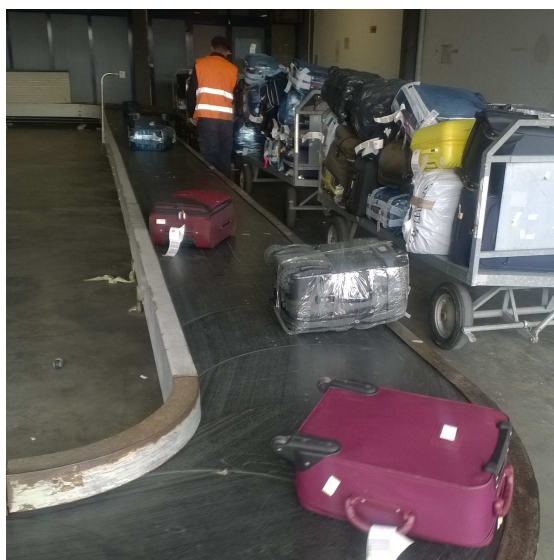
Parametri di controllo

Il tempo impiegato per il corretto posizionamento dei mezzi e il regolare utilizzo nel rispetto dei codici vigenti e delle normative di sicurezza sono i parametri di controllo che caratterizza il servizio.

Per il primo viene utilizzata la misurazione cronometrica con le stesse modalità e tempistiche del servizio scarico/carico; mentre per il secondo parametro, tutte le irregolarità e le possibili cause vengono comunicate al coordinatore in turno che provvederà a segnalarle (per iscritto) sul Rapporto di servizio giornaliero e (a voce) al responsabile che sarà tenuto a verificarle e a trasmetterle tempestivamente al committente, per effettuare eventuali manutenzioni straordinarie e introdurre eventuali azioni correttive, rendendone edotto il personale.

E. SMISTAMENTO BAGAGLI IN PARTENZA E MOVIMENTAZIONE PER CONTROLLO RADIOGENO

L'avvio del check-in da parte del gestore, prevede la presenza di almeno un addetto all'area smistamento. Salvo eccezioni comunicate e concordate con il committente, l'orario di inizio del servizio è due ore prima della partenza del volo.



Il responsabile in turno, verifica l'ora e la tipologia degli aeromobili in partenza e, fatta una stima del numero dei bagagli per ogni destinazione, fa posizionare a mano con la massima attenzione i carrelli o i dolley con gli ULD, garantendo l'ottimale utilizzo degli spazi senza pregiudicare le

possibilità di movimentazioni delle attrezzature.

Per ogni volo viene preparato almeno un carrello/container sul qual viene apposto il modulo bingo compilato in ogni sua parte (destinazione, numero di volo, data, numero del carrello). I bagagli, dopo aver effettuato il controllo radiogeno /antiesplosivo vengono prelevati dal carosello con tempestività e regolarità, al fine di evitarne l'intasamento. L'addetto stacca uno dei talloncini terminali adesivi dell'etichetta bagaglio contenente i nominativo passeggero e corrispondente volo e lo applica nella casella numerata del modulo bingo. Ogni modulo bingo ha 30 caselle, quindi su ogni carrello non vengono collocati più di 30 pezzi.

Questi vengono caricati sui carrelli in file ordinate e in modo tale da poterne permettere in ogni istante un rapido conteggio e controllo dell'etichetta.

Tutte le volte che un addetto completa un carrello, verifica la *corrispondenza numerica e di dettaglio* fra il modulo ed i bagagli caricati e ne prosegue il caricamento su un secondo già allestito e successivo al primo.

Al bagaglio segnalato come fragile o pesante viene prestata maggiore attenzione e nel caso, si richiede l'ausilio di un secondo addetto.

I bagagli fuori misura vengono trattati singolarmente e, se particolarmente ingombranti, gestiti insieme all'addetto Security, per intraprendere adeguate iniziative garantendone il controllo ai fini della sicurezza. I *rush*, bagagli danneggiati o anomali vengono segnalati all'addetto Security. Ciascun addetto che rileva qualsiasi irregolarità o malfunzionamento dei sistemi di sicurezza o di trasporto del nastro smistamento ne dà immediata comunicazione senza tentare operazioni di ripristino.

Prima del trasferimento dei bagagli sottobordo, un addetto che rimane a presidiare l'area di smistamento ed il trattorista controllano nuovamente la corretta sistemazione dei bagagli sul mezzo e provvedono alla chiusura con le tende.

In caso di ritardo del volo, i carrelli/dolley carichi vengono stoccati in un'area video sorvegliata o nell'apposito magazzino.

Parametri di controllo

Parametro di controllo è la percentuale di bagagli persi.

L'elevata attenzione e l'ispezione costante delle operazioni sono i correttivi al disservizio.



Il semplice conteggio dei bagagli sul carrello è implementato dalla rapida *verifica al dettaglio*: l'accurato accertamento, ancora in area di smistamento, dello stesso numero di volo di tutte le etichette inserite sul modulo bingo, anticipa il controllo durante il carico in stiva: la rilevazione del contrario, significa un bagaglio disguidato, successivamente ricercato e recuperato prima del posizionamento dei pezzi sottobordo.

Il coordinatore in turno segnala l'evento del bagaglio disguidato, distinguendone l'avvenuto recupero o meno. Segnala tutti gli eventi operativi che condizionano il regolare svolgimento delle attività.

F. RICONSEGNA BAGAGLI IN ARRIVO

Avvenuto lo scarico dall'aeromobile, anche parziale se i pezzi in arrivo sono numerosi, il coordinatore in turno indica ad un addetto la consegna dei bagagli in arrivo al nastro previsto dal committente. A volte, la scelta di tale operatore può risultare influenzata dalla concomitanza di altri aeromobili sul piazzale o nell'immediato arrivo. Piuttosto che un semplice trattorista, un operatore abilitato anche nella movimentazione delle scale o mezzi speciali è preferibile trattenerlo nel gruppo scarico/carico (o che effettuerà il volo successivo), poiché potrebbe risultare utile per il riposizionamento di una scala o per la sua rimozione durante il carico e la consegna bagagli.

L'addetto alla riconsegna bagagli provvede a recuperare gli stessi e i passeggeri lasciati in prossimità della scala non ritirati dal passeggero; di seguito si trasferisce con massimo di quattro carrelli (e comunque in base al mezzo di traino) verso l'area arrivi dedicata mantenendo la distanza di sicurezza dai mezzi e senza interrompere possibili imbarchi o sbarchi. Rispettando le viabilità segnalate, si posiziona e avvia il tappeto trasportatore del carosello di riconsegna indicato.

In base alla capacità dello stesso, soprattutto per i voli extra-schengen in arrivo, (poiché i passeggeri dovendo effettuare i controlli impiegano più tempo nel ritiro) si assicura che tutti i bagagli rimangano correttamente posizionati sul nastro, per evitare inutili ammassamenti.

L'operazione deve essere effettuata nel minor tempo possibile, tuttavia l'addetto deve mostrare anche sotto gli occhi dei passeggeri in transito, doveroso riguardo nell'atto del posizionamento del bagaglio sul nastro in movimento.

Lo spostamento dei carrelli o dei dolley, avviene a mano negli spazi ristretti, e nel secondo caso o in presenza di transiti, un'altra unità partecipa allo smistamento e alla riconciliazione bagagli.

Qualora l'operatore trovi l'area di accosto al nastro di riconsegna ancora occupata dal precedente utilizzatore, attende il proprio turno in posizione tale da non creare intralcio al normale flusso di trattori e carrelli.

La consegna di bagagli fuori misura o di animali avviene anche accedendo direttamente in area arrivi se necessario, accompagnati dal gestore.

I carrelli o i dolley vuoti (o con i rimanenti transiti) vengono poi riposizionati nei relativi parcheggi (o riposizionati sotto altro aeromobile o nelle aree dedicate).

Stesse procedure nel caso si debbano restituire tutto o in parte i pezzi accettati in partenza, a seguito di cancellazioni o comunque di richieste di riconciliazione del bagaglio col passeggero, comunicato dal committente.

Ciascun operatore che rileva qualsiasi anomalia o malfunzionamento sugli impianti di riconsegna bagagli avvisa tempestivamente il coordinatore in turno, quindi il responsabile di servizio, attendendo nuove disposizioni e senza tentare il ripristino.

Parametri di controllo

Parametro di controllo è il tempo impiegato nella riconsegna del primo e dell'ultimo bagaglio.

Per rispettare gli standard qualitativi relativi ai tempi di riconsegna ai nastri arrivi, viene effettuata a campione la misurazione del tempo impiegato alla riconsegna del primo e dell'ultimo bagaglio al nastro arrivi.

La riconsegna dei bagagli è strettamente dipendente dal tempo di scarico dell'aeromobile, pertanto tutte le prove cronometriche devono comprenderne la diversa tipologia d'aereo, il vettore, numero degli addetti, e altre caratteristiche contingenti.

Eventi atipici o irregolari vengono registrati nel Rapporto di servizio giornaliero compilato dal coordinatore in turno. Si provvede poi con la collaborazione dell'handler ad una analisi del problema, introducendo eventuali azioni correttive e rendendone edotto il personale.

G. POSIZIONAMENTO TACCHI E CONI

Il posizionamento dei tacchi sul carrello anteriore dell'aeromobile avviene secondo le procedure di sicurezza e tassativamente solo dopo il consenso da parte dell'operatore follow-me. L'avvicinamento a piedi con i tacchi rispetta le distanze di sicurezza dai motori se ancora in rullaggio o in spegnimento, percorrendo il tragitto di andata e ritorno seguendo l'asse mediana della fusoliera.

Se previsto dalla compagnia aerea, viene effettuata l'aggiunta di tacchi ai carrelli principali secondo le modalità indicate dal committente.

I coni Safety vengo posizionati a luci anti-collision e motori spenti e al segnale dell'handler. La loro disposizione può variare dalla volontà del vettore e, nel caso, comunque preventivamente comunicata dal committente.

Generalmente i coni sono sistemati davanti ai motori e all'estremità dell'aeromobile, fine delle ali, davanti e dietro in coda.

La rimozione dei coni avviene nei modi e tempi previsti dal committente, mentre i tacchi vengono tolti su indicazione dell'handler.

Parametri di controllo

Le tempistica, la corretta disposizione, e il rispetto delle normative di sicurezza (l'uso obbligatori di dispositivi di protezione acustica ed il corretto avvicinamento all'aeromobile) sono i parametri che rappresentano il servizio.

H. SERVIZI AGGIUNTIVI

I servizi aggiunti vengono effettuati in stretta collaborazione con il committente, individuando con anticipo i tempi per l'organizzazione del personale già presente in aeroporto. Rientrano prevalentemente tra i servizi aggiuntivi i servizi di facchinaggio e di pulizia dei veicoli o di aree all'interno del sedime aeroportuale.

Sono invece azioni sistematiche la corretta disposizione delle attrezzature e dei mezzi all'interno dei luoghi preposti, la pulizia dell'area smistamento bagagli e nastri arrivi, la

chiusura delle porte del capannone a fine turno, il controllo della carica dei mezzi e tutti quei compiti che permettono la regolarità dei servizi esercitati.

I. TRATTAMENTO MERCE E POSTA

I voli cargo vengono trattati nelle modalità previste dai vettori, spedizionieri e comunque



sempre secondo le disposizioni del committente.

La preparazione dei colli merce avviene sotto il controllo di un addetto Security all'interno della struttura cargo predisposta dal gestore. La merce viene preparata sui bancali se sfusa e quindi radiogenata utilizzando il fork-lift per gli spostamenti. Effettuato il controllo radiogeno,

ciascun pezzo riceve l'etichettatura Security, e se richiesto viene identificato per la registrazione sull'elenco consegnato dal committente (cosiddetta *spunta*).

Per i voli unitizzati, la merce e la posta viene pallettizzata nelle aree dedicate, consentendo facili spostamenti con fork-lif e a piedi per la separazione dei colli. La scelta del numero e tipologia dei pallet da allestire è comunicata dal gestore in base al tipo di aeromobile previsto. Il peso e le dimensioni di ciascuno sono standardizzati se non diversamente comunicato dal committente. La legatura delle reti di copertura non deve permettere la fuoriuscita dei colli di merce e posta né il loro spostamento o caduta all'interno del pallet. Se previsto, prima della legatura si utilizza un telo di copertura per proteggere la merce da eventuale pioggia durante gli spostamenti esterni e il carico sull'aeromobile.

I pallet allestiti vengono infine pesati e stoccati nel magazzino merci.

Per il carico dell'aereo il coordinatore prepara la squadra in base al quantitativo da trattare, alla dimensione dei colli, e dell'utilizzo dei mezzi e delle attrezzature appropriate.

La movimentazione dei colli viene effettuata secondo le modalità atte a garantire la tutela del lavoratore e della merce trattata.

Ciascun addetto opera nel pieno rispetto di tutte le normative, disposizioni e regolamenti comunitari, nazionali e locali vigenti. La scelta della tipologia e del numero dei carrelli, dolly porta-pallet e porta-container deve garantire la disponibilità anche nei momenti di picco lavorativo, cioè la regolare effettuazione del servizio di movimentazione merci e posta da e per l'aeromobile; i suddetti carrelli devono avere caratteristiche tali da consentire il trasporto delle varie tipologie di merci e posta in sicurezza, evitando cadute e perdite di colli, e senza che i colli stessi vengano in alcun modo danneggiati, in particolare dagli agenti atmosferici.

Il trasporto per l'aeromobile avviene secondo le procedure già descritte nel precedente punto C.

Le merci deperibili e gli animali vivi sono considerati prioritari per il trasporto da e verso l'aeromobile.

Considerata la diverse dimensioni e peso dei colli merce, se sfusa, risulta fondamentale la comunicazione tra il personale a bordo addetto allo stivaggio e gli addetti a terra. I primi suggeriscono, in base al volume residuo, la scelta dei successivi colli da caricare, dettandone i tempi per la giusta collocazione sul nastro trasportatore in movimento.

Per i colli più pesanti o in condizioni disagiate (piani inclinati) o particolari (aereo-cargo bigliato), è necessario allestire ed utilizzare imbracature e corde per non permettere cadute o spostamenti involontari. Concluso il carico dell'aeromobile vengono installate le reti di protezione e si allontanano i mezzi utilizzati.

Stesse procedure si attuano per le fasi di scarico.

In caso di ritardo del volo e/o delle operazioni di carico sull'aeromobile, la squadra pone in atto adeguate azioni per evitare il deterioramento delle merci, non escludendo il temporaneo rientro delle stesse presso l'area merci.

Parametri di controllo

Parametro di controllo è il tempo impiegato per le fasi di smistamento ed in particolare per terminare il caricamento sull'aeromobile o la riconsegna delle merci.

Il coordinatore deve riconoscere situazione e tempo necessario a completare il servizio ottimizzando il numero del personale e la sua distribuzione.



J. CARICO E SCARICO MERCE SU GOMMA

Ricevuta comunicazione sui tempi d'arrivo, il volume e la tipologia da trattare dal committente, il coordinatore prepara la squadra necessaria per lo scarico da camion.

Presso il magazzino esterno di accettazione merce, alcuni addetti salgono sul camion e movimentano a mano o con l'uso del trans-pallet la merce sfusa o allestita su bancali, mentre un altro addetto utilizza veicoli e organi di sollevamento per i carichi pesanti o allestiti su pedane.

Vengono adottate le medesime operazioni per le fasi di carico su gomma.

Prima della disposizione sul carrello/pallet ogni pezzo viene identificato per la registrazione sull'elenco consegnato dal committente (cosiddetta *spunta*, effettuata dall'addetto preposto). Terminato lo scarico, la merce viene pesata sull'apposita bilancia e, a carrello ultimato, la stessa viene protetta e assicurata con pellicola film o legata per evitarne il movimento durante il trasporto. Quindi si attende l'autorizzazione del gestore per l'introduzione attraverso il varco doganale carraio ed effettuata una prima verifica documentale, il trattorista trasferisce il carico merce nei magazzini interni di giacenza.

Parametri di controllo

Parametro di controllo sono i tempi impiegati nella fasi di scarico/carico su gomma, smistamento e completo immagazzinamento in ogni su parte. Non meno rilevante la cura nella movimentazione della merce per evitare il danneggiamento o lo smarrimento.

Il coordinatore deve riconoscere situazione e tempo necessario a completare il servizio ottimizzando il numero del personale e la sua distribuzione.

K. SERVIZIO TOILETTE E ACQUA

Se richiesto dal rampista, il servizio di toilette prevede lo svuotamento e la pulizia dell'impianto toilette dell'aereo tramite il mezzo semovente specifico messo in dotazione del gestore. La sosta di tale unità di assistenza toilette deve tassativamente essere sempre nella sua postazione riservata. Quando è richiesta l'operazione l'addetto indicato dal

coordinatore in turno provvede a dirigersi verso l'aeromobile e si posiziona in prossimità dei bocchettoni di scarico. Collegato l'impianto attiva le procedure di svuotamento e pulizia dell'impianto, quindi del rifornimento dell'apposito fluido, in accordo con le istruzioni dei vettori.



Le procedure sono simili per il servizio rifornimento acqua il quale prevede il collegamento dell'apposita unità semovente fornita dal gestore all'impianto

idrico di bordo, quindi il rifornimento dei serbatoi con acqua potabile secondo gli standard richiesti dai vettori.

I mezzi utilizzati per le operazioni di scarico toilette e rifornimento acqua devono sostare sottobordo solo per il tempo strettamente necessario all'esecuzione del servizio.

Il mezzo scarico toilette deve essere scaricato e pulito dopo ogni utilizzo, prima di essere posizionato nell'apposita posizione di sosta.

Il mezzo del carico acqua potabile deve essere sempre controllato per eventuale rifornimento.

Guasti, malfunzionamenti e altre anomalie devono essere sempre segnalate al coordinatore in turno, che a sua volta provvederà a comunicarlo col rampista e al responsabile di servizio.

Parametri di controllo

Parametri di controllo sono le tempistiche del servizio, la cura e la pulizia durante il servizio. Gli addetti sono dotati di guanti ed eventualmente di tuta protettiva monouso. Il servizio di acqua potabile, se effettuato dallo stesso addetto dello scarico toilette, deve effettuare il primo servizio con priorità rispetto al secondo per motivi di igienici evitando la contaminazione.

L. TRASPORTO PASSEGGERI

Se richiesto dal committente in base al parcheggio dell'aeromobile, il coordinatore indica uno o più autisti abilitati alla guida (patente cat. D) ad eseguire il trasferimento dei



passaggeri, a mezzo bus interpista, fornito dal committente, dai gate d'imbarco alle scalette aeromobili e viceversa. L'autista è tenuto a percorrere la strada di servizio e posizionarsi correttamente sottobordo,

davanti ai gate d'imbarco o all'entrata arrivi, secondo le procedure relative alla guida di tutti i mezzi all'interno dell'area di movimento, come precedentemente descritto. Per motivi di sicurezza pubblica, è obbligatoria la costante presenza dell'autista anche durante l'imbarco (e sbarco) sull'autobus, a bordo o comunque davanti all'entrata anteriore.

Parametri di controllo

Parametri di controllo sono la disponibilità e l'effettiva presenza dell'autista quando richiesto, nonché l'adeguato numero degli autisti relativo al traffico passeggeri previsto.

ALLEGATI

Allegato 1

ORARIO PERSONALE EFFETTIVO							Data: _____ Indicare giorno, settimana, numero, mese e anno	
NOMINATIVO	ORARIO EFFETTIVATO		ORARIO EFFETTIVATO		ORARIO EFFETTIVATO		NOTE	FIRME
	Entrata	Uscita	Entrata	Uscita	Entrata	Uscita		
DIPENDENTE 1								
DIPENDENTE 2								
DIPENDENTE 3								
DIPENDENTE 4								
DIPENDENTE 5								
DIPENDENTE 6								
DIPENDENTE 7								
DIPENDENTE 8								
SOCIO 1								
SOCIO 2								
SOCIO 3								
SOCIO 4								
SOCIO 5								
SOCIO 6								
SOCIO 7								
SOCIO 8								
SOCIO 9								
SOCIO 10								
SOCIO 11								
SOCIO 12								
SOCIO 13								
SOCIO 14								
SOCIO 15								
COLLABOR. 1								
COLLABOR. 2								
COLLABOR. 3								
COLLABOR. 4								
COLLABOR. 5								
COLLABOR. 6								
COLLABOR. 7								

Allegato 2

Scala: RMI		TABULATO INFORMAZIONI GIORNALIERE						Sabato		24/08/2013					
Compagnia	a/m	Volo Arr	Prov.	ARR	PART	Dest	Volo Part	Note	BAG	PULIZIE	BOTTINO	PULLMAN	FIRMA	RIT/CSS	
LVINGSTON	A320				4.40	LED	JN 736								
YAMAL	A320	YC 9343	DME	6.15	7.15	DME	YC 9344								
VIM AIRLINES	B752	NN 8831	DME	6.35	7.35	DME	NN 8832								
SUE AIRLINE YAKUT	B738	R3 9961	KRR	6.40	8.10	KZN	R3 9960								
CJSC "RED WINGS"	T204	WZ 9755	VKO	6.55	7.55	VKO	WZ 9756								
AIR BERLIN PLC & CO	DH4	AB 3524	NUE	7.45	8.20	BSL	AB 3537								
URAL AIRLINES	A321	U6 3839	DME	7.55	8.55	KUF	U6 3836								
TRANSAERO AIRLINE	B743	UN 371	DME	8.25	10.10	DME	UN 372								
URAL AIRLINES	A320	U6 3485	KRR	8.45	9.45	ROV	U6 3692								
ARKIA ISRAELI AIRL	B738	IZ 5375	TLV	9.00	10.10	TLV	IZ 5376								
TAIMYR AIRLINES	B738	Y7 5317	LED	9.25	10.45	LED	Y7 5318								
TRANSAERO AIRLINE	B763	UN 9871	SVX	9.50	11.10	SVX	UN 9872								
AIR BUCAREST		OC 611P		10.30	11.20	ZTH	OC 611	arriva ferry							
ASTRA AIRLINES	RJH	A2 712	ZTH	10.05	10.45	ZTH	A2 713								
URAL AIRLINES	A320	U6 3811	MRV	10.55	12.10	VOG	U6 3830								
KOGALYMAVIA AIRL	A321	7K 9869	DME	11.15	12.15	DME	7K 9870								
AIR BERLIN PLC & CO	DH4	AB 3536	BSL	11.55	12.30	FKB	AB 3521								
LVINGSTON	A320	JN 737	LED	11.55	12.55	VRN	JN 9737	ferry in partenza							
TUI AIRLINES NEDER	B734	OR 1118	AMS/M	14.55	15.45	AMS	OR 1118								
AIR BUCAREST		OC 612	ZTH	15.25	16.05	PRN	OC 612P	parte ferry							
HELITT LINEAS AERE	AT72	H9 340	ZTH	13.40	15.00	ZTH	H9 260								
TRANSAERO AIRLINE	B738	UN 329	VKO	15.35	17.00	VKO	UN 330								
AIR BERLIN PLC & CO	DH4	AB 3520	FKB	16.00	16.35	ZRH	AB 3533								
URAL AIRLINES	A320	U6 3497	ROV	17.25	18.25	ROV	U6 3498								
URAL AIRLINES	A320	U6 777	SVX	17.30	18.30	SVX	U6 778								
URAL AIRLINES	A321	U6 3511	DME	17.50	18.50	DME	U6 3512								
I-FLY LTD	A333	H5 9715	VKO	17.55	19.55	VKO	H5 9716								
OJSC "ROSSIYA AIRL	A319	FV 249	LED	18.10	19.00	LED	FV 250								
URAL AIRLINES	A320	U6 3691	ROV	18.25	19.25	KRR	U6 3486								
SUE AIRLINE YAKUT	B738	R3 9979	KZN	19.30	21.00	KRR	R3 9962								
URAL AIRLINES	A321	U6 3835	KUF	19.40	20.40	DME	U6 3840								
AIR BERLIN PLC & CO	DH4	AB 3532	ZRH	19.50	20.25	NUE	AB 3525								
AIR BERLIN PLC & CO	DH4	AB 3530	STR	20.00	20.35	STR	AB 3531								
BELLE AIR	AT7	LZ 231	TIA	20.30	21.00	TIA	LZ 232								
URAL AIRLINES	A320	U6 3829	VOG	21.30	22.30	MRV	U6 3812								
TAIMYR AIRLINES	B738	Y7 5319	LED	22.25	23.25	LED	Y7 5320								
HELITT LINEAS AERE	AT72	H9 100P	BLQ	0.01				arriva ferry							

RAPPORTO DI SERVIZIO DEL GIORNO

Pulizie Airside							
Effettuata zona	nastri smistamento		nastri 1,2,3,		zona merci esterna		magazzini merci
persone							
tempo							

Pulizie Landside	
Modalità - Zone (parcheggi/perimetri) e Orari	

Rifornimento carburante dei mezzi e relativa quantità:
compilare apposito modulo consegnato da Aeradria e allegare copia.

Prestazioni extra richieste		
numero persone	x ore	totali ore
numero persone	x ore	totali ore

[illegible]

Allegato 4

		Aeroporto di Rimini	
		DATA _____	
Il sottoscritto _____, in qualità di dipendente/socio della ditta _____, in osservanza del C.C.N.L./Regolamento interno con la presente fa richiesta di usufruire di:			
☐	FERIE	numero giorni _____	
		dal giorno _____	compreso
		al giorno _____	compreso
☐	PERMESSO - ex-festività	il giorno _____	
☐	ROL	il giorno _____	
		dalle ore _____	
		alle ore _____	
Note:		_____ _____ _____	
		firma _____	

note per accettazione: _____			
Il responsabile _____			

Aeroporto di Rimini

DATA _____

Il sottoscritto _____, in qualità di
dipendente/socio della società _____ in osservanza del
C.C.N.L./Regolamento interno con la presente RICHIEDE:

☐ **Cambio Turno**

con il sig. _____ di cui firma _____
nella giornata di _____

☐ **Cambio Riposo**

con il sig. _____ di cui firma _____
riposo tipo R1/R2 del giorno _____
da effettuarsi il giorno _____

Note: _____

Firma _____

Il responsabile per accettazione _____

Allegato 6

DISTRIBUZIONE PERSONALE DEL GIORNO			
SABATO 24 AGOSTO 2013			324
ORARIO	ORARIO		324
Barone Luigi	C.P.		
Bilo Armir	<u>3.00</u> - 11.30	PREVISTA PAUSA	8
Cano Besnik		14.30 - <u>23.30</u>	8
Zaza Nicolò	6.00 - 14.30	PREVISTA PAUSA	8
Moutahir Abdelaziz		16.00 - <u>0.30</u>	8
Thuwan Abdul A. P. S.		15.00 - <u>23.30</u>	8
Titone Fabio	6.00 - 14.30	PREVISTA PAUSA	8
Tramontana Erminio	6.00 - 14.30	PREVISTA PAUSA	8
El Abassi Marouane	5.00 - 10.30	17.30 - 23.00	11
El Amine Hicham		14.30 - <u>0.30</u>	10
Haraus Mykola	6.00 - 12.30	15.30 - 20.30	11
Sadaoui Adel		13.30 - 23.30	10
Shkurta Joan	M		
Martsenyuk Stepan	<u>3.30</u> - 10.30	15.30 - 19.30	11
Munyua Susan W.	6.00 - 12.30	15.30 - 20.30	11
Aleksandrova Iryna	6.00 - 12.30	15.30 - 20.30	11
Balarau Catalin M.	5.00 - 10.30	17.30 - 23.00	11
El Omari Amine	6.00 - 12.00	15.30 - 20.30	11
Ferraiuolo Nicola	/		
Kawooya Aham	<u>4.00</u> - 9.30	15.00 - 20.30	11
Ksibi Slim	6.00 - 12.00	15.00 - 20.30	11
Nieto C. José Raul	5.30 - 12.00	18.00 - 23.00	11
Pazzaglini Enrico	6.00 - 12.00	15.30 - 20.30	11
Zanetti Chini Frederic	7.00 - 12.30	17.30 - 23.00	10,5
Zanetti Massimo	<u>4.00</u> - 10.00	17.30 - 23.00	11,5
Demko Qazim	5.30 - 12.00	17.30 - 22.30	11
Dedi Dritan	6.00 - 12.30	17.30 - 23.00	10,5
Ishchenko Oleksandr	/		
Ivanov Ivaylo V.	6.00 - 12.30	17.30 - 23.00	10,5
Dene Djibril	5.30 - 16.00	PREVISTA PAUSA	10
Ortega S. E. Patricio	5.30 - 16.00	PREVISTA PAUSA	10
Rubini Giuliano	/		
Candoi Robert	5.00 - 10.30	17.30 - 23.00	11
Casolla Luigi	6.30 →	17.30 →	
Collaboratore 1	6.30 - 10.00	17.30 - 20.00	6
Collaboratore 2	6.30 - 10.00	17.30 - 20.00	6
Collaboratore 3	6.30 - 10.00	17.30 - 20.00	6
Collaboratore 4	6.30 - 10.00	17.30 - 20.00	6
Collaboratore 5	6.30 - 10.00	17.30 - 20.00	6
Collaboratore 6	6.30 - 10.00	17.30 - 20.00	6
Collaboratore 7	6.30 - 10.00	17.30 - 20.00	6
Collaboratore 8	6.30 - 10.00	17.30 - 20.00	6
Collaboratore 9	6.30 - 10.00	17.30 - 20.00	6
Collaboratore 10			

Allegato 7

I PRESENTI
TURNI
POSSONO
ESSERE
SOGGETTI A
VARIAZIONI,
PREVIO
AVVISO.
SI PREGA DI
VERIFICARE
EVENTUALI
CORREZIONI

30		30.5		29.5		28.5				22.5		21		
----	--	------	--	------	--	------	--	--	--	------	--	----	--	--

[illegible]

Security - Ramp Safety - Riconcilio Bagagli - DGR - Scheda 3 P.N.S. - ADC - Abilitazioni mezzi - Inform. SICUREZZA 81/08															
APT RIMINI		Security	Ramp Safety	Riconcilio Bagagli	D.G.R.	scadenza CIA / TIA	A.D.C.	Abilitazioni mezzi						Informativa Sicurezza 81/08	
								Bus interpista	Trattori a motore	Nastri trasportori	Scale semoventi e trainate	Mezzo acqua potab. e Bottino	Spazzatrice		Fork - Lift
1	Barone Luigi Antonio	24/10/11	13/05/13	17/10/11	18/10/11	09/05/14	si	si	si	si	si	si	si	si	21/10/11
2	Bilo Amir	24/10/11	15/05/06	24/10/11	18/10/11	11/02/17	si	si	si	si	si	si	si	si	24/10/11
3	Cano Besnik	24/10/11	13/05/13	17/10/11	18/10/11	31/01/19	si		si	si	si	si	si	si	21/10/11
4	Mouthair Abdelaziz	24/10/11	30/11/12	17/10/11	18/10/11	11/02/17	si	si	si	si	si	si	si	si	21/10/11
5	Thuan Abdul	24/10/11	30/11/12	17/10/11	18/10/11	31/01/19	si	si	si	si	si	si	si	si	21/10/11
6	Titone Fabio	09/02/12	13/05/13	24/10/11	18/10/11	11/02/17	si		si	si	si	si	si	si	21/12/11
7	Tramontana Ermio	24/10/11	30/11/12	17/10/11	18/10/11	11/02/17	si		si	si	si	si	si	si	24/10/11
8	Zaza Nicolò	24/10/11	13/05/13	24/10/11	09/11/12	11/02/17	si	si	si	si	si	si	si	si	24/10/11
1	Aleksandrova Iryna	22/04/11	13/04/11			30/05/14	A078	si							02/11/11
2	Balarau Catalin Marian	22/04/11	30/11/12	17/10/11	18/10/11	30/05/14	A079		si	si	si	si	si		29/10/11
3	El Abassi Marcouane	25/06/12	30/11/12	17/10/11	18/10/11	31/12/18	A068		si	si	si	si	si	si	28/10/11
4	El Amine Hicham	25/06/12	13/05/13	24/10/11	18/10/11	31/12/18	A054	si	si	si	si	si	si	si	29/10/11
5	El Omari Amine	28/04/11	30/11/12	17/10/11	18/10/11	10/11/16	A096		si	si	si	si	si	si	29/10/11
6	Ferraiuolo Nicola	22/04/11	13/04/11	17/10/11	18/10/11	30/05/14	A081	si	si	si	si	si	si		15/11/11
7	Haraus Mykola	28/04/11	30/11/12	17/10/11	29/10/11	31/12/18	A063		si	si	si	si	si	si	31/10/11
8	Kawooya Axam	28/04/11	30/11/12	17/10/11	18/10/11	29/10/16	A172								29/10/11
9	Ksibi Slim	28/04/11	30/11/12	24/10/11	18/10/11	30/05/14	A084		si	si	si	si	si		29/10/11
10	Martsenyuk Stepan	25/06/12	07/02/08	17/10/11	18/10/11	31/12/18	A069								31/10/11
12	Munyua Susan Wambui	25/06/12	13/05/13			31/12/18	A064								29/10/11
13	Nieto Cardenas J. Raul	22/04/11	30/11/12	24/10/11	18/10/11	30/05/14	A094		si	si	si	si	si	si	29/10/11
14	Pazzagliani Enrico	28/04/11	30/11/12	24/10/11	18/10/11	30/05/14	A087		si	si	si	si	si	si	26/11/11
15	Sadaoui Adel	25/06/12	30/11/12	17/10/11	29/10/11	31/12/17	A065		si	si	si	si	si	si	28/10/11
17	Skhurta Joan	25/06/12	13/05/13	24/10/11	29/10/11	31/12/13	A058		si	si	si	si	si	si	31/10/11
18	Zanetti Chini Frederic	28/04/11	13/05/13	17/10/11	18/10/11	30/05/14	A089		si	si	si	si	si	si	24/11/11
19	Zanetti Massimo	22/04/11	30/11/12	17/10/11	18/10/11	30/05/14	A088		si	si	si	si	si	si	29/10/11
20	Demko Qazim	25/04/12	24/04/12		12/07/12	01/05/17	A115	si	si	si	si	si	si		08/05/12
1	Dedi Dritan	25/04/12	24/04/12		12/07/12	01/05/17	A116		si	si	si	si	si		12/05/12

Allegato 9

AEROPORTO DI RIMINI

CONSUMATIVO ATTIVITA' DEL

24 AGOSTO 2013

VOLO IN PARTENZA		ATO	AM	POSTI OFFERTI	CLASSE	NR. BAGAGLI SMISTATI	CARICO E SCARICO	PULIZIE		SCARICO CARICO TOILETTE		TRASPORTO PASSEGGERI		SERVIZI VARI A RICHIESTA ORE
								SI/NO	CLASSE	SI/NO	CLASSE	SI/NO	CLASSE	
AIZ	5376	10.07	B738	154	C	137	C	SI	C	SI	C	SI	C	
BER	3521	12.30	DH8D	76	B	71	B	SI	B	NO		SI	B	
BER	3525	20.22	DH8D	76	B	54	B	SI	B	NO		SI	B	
BER	3531	21.25	AT72	68	A	61	A	SI	A	NO		SI	A	
BER	3533	16.40	DH8D	76	B	30	B	SI	B	NO		SI	B	
BER	3537	8.20	DH8D	76	B	46	B	SI	B	NO		SI	B	
BUR	611	11.30	B738	148	C	126	C	NO		NO		SI	C	
BUR	612P	16.25	B738	148	C	0	C	NO		NO		NO		
KGL	9870	12.35	A321	220	D	206	D	SI	D	SI	D	SI	D	
LBY	232	21.50	AT72	68	A	59	A	NO		NO		SI	A	
LBY	232	0.20	MD83	165	C	51	C	NO		NO		SI	C	
LLM	9344	8.40	A320	164	C	161	C	SI	C	SI	C	SI	C	
MOV	8832	7.35	B752	220	D	217	D	SI	D	SI	D	SI	D	
NLV	736	4.40	A320	180	C	129	C	SI	C	SI	C	NO		
NLV	9737	15.10	A320	180	C	0	C	SI	C	SI	C	SI	C	
POT	8924	0.05	A148	75	B	51	B	SI	B	NO		SI	B	
RSY	9716	19.50	A330	387	E	395	E	SI	E	SI	E	SI	E	
RWZ	9756	8.35	T204	208	D	176	D	SI	D	SI	D	SI	D	
SDM	250	19.00	A319	128	C	110	C	SI	C	SI	C	SI	C	
SVR	3486	19.30	A320	156	C	121	C	SI	C	SI	C	SI	C	
SVR	3488	21.25	A320	156	C	149	C	SI	C	SI	C	SI	C	
SVR	3512	18.58	A321	220	D	204	D	SI	D	SI	D	SI	D	
SVR	3692	10.13	A320	156	C	132	C	SI	C	SI	C	SI	C	
SVR	3812	22.30	A320	156	C	144	C	SI	C	SI	C	SI	C	
SVR	3830	12.15	A320	160	C	134	C	SI	C	SI	C	SI	C	
SVR	3836	9.15	A321	220	D	197	D	SI	D	SI	D	SI	D	
SVR	3840	21.00	A321	220	D	192	D	SI	D	SI	D	SI	D	
SVR	778	18.40	A321	220	D	195	D	SI	D	SI	D	SI	D	
SYL	9962	21.07	B738	170	C	141	C	SI	C	SI	C	SI	C	
SYL	9980	8.10	B738	170	C	151	C	SI	C	SI	C	SI	C	
TFL	1118	15.37	B734	180	C	57	C	NO		NO		NO		
TSO	330	16.50	B738	158	C	158	C	SI	C	SI	C	SI	C	
TSO	372	11.00	B747	522	E	469	E	SI	E	SI	E	SI	E	
TSO	9872	12.10	B767	275	E	226	E	SI	E	SI	E	SI	E	
TYA	5318	10.55	B738	172	C	153	C	SI	C	SI	C	SI	C	
TYA	5320	23.20	B738	172	C	147	C	SI	C	SI	C	SI	C	
														19.5

AERADRIA		REPORT MESE DI		AGOSTO 2013		GIORNO																															TOTALE	TARIFFA	TOTALE €
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31							
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31							
INSTRUMENTO BANCA	NUMERO	34	342	5378	1386	64	214	1882	38	557	4718	1326	58	204	1835	58	486	4805	1328	54	210	2053	65	276	5210	1320	0	168	2195	237	551	5104	41878						
CARICO E SCARICO CLASSE	A	1	2	3	2	1	0	1	3	2	2	3	0	1	1	3	0	2	2	0	2	1	1	2	2	1	0	1	2	4	1								
CARICO E SCARICO CLASSE	B	0	0	2	2	3	0	0	0	0	1	2	0	0	1	1	6	3	0	0	0	0	1	2	0	0	0	0	0	1	6								
CARICO E SCARICO CLASSE	C	0	0	2	18	2	0	2	5	0	4	16	2	0	2	5	0	2	15	2	0	2	6	0	2	19	2	1	3	4	1	2	17						
CARICO E SCARICO CLASSE	D	0	0	0	7	3	0	0	2	0	0	7	4	0	0	2	0	0	0	0	4	0	0	0	7	4	0	0	5	0	1	8	69						
CARICO E SCARICO CLASSE	E	0	0	0	3	1	0	0	2	0	0	3	0	0	2	0	0	3	0	0	0	1	0	0	3	0	0	0	2	0	0	3	33						
FULZIE CLASSE	1	8	88	11	1	2	10	1	8	34	10	2	2	11	2	8	34	11	2	2	13	1	4	38	10	2	3	10	3	8	35	814	0,00						
FULZIE CLASSE	A	0	0	2	1	0	0	0	0	1	1	2	1	0	0	2	0	2	1	0	1	0	1	1	2	1	0	0	1	3	0		25	0,00					
FULZIE CLASSE	B	0	0	1	2	3	0	0	0	0	1	6	2	0	0	0	0	1	3	0	0	0	0	1	5	2	0	0	0	0	1	5	42	0,00					
FULZIE CLASSE	C	0	0	0	17	2	0	1	5	0	0	12	2	0	1	5	0	1	15	2	0	1	5	0	1	15	2	0	1	4	0	2	14	108	0,00				
FULZIE CLASSE	D	0	0	0	7	3	0	0	2	0	0	7	4	0	0	2	0	0	7	4	0	0	4	0	0	7	4	0	0	3	0	0	8	82	0,00				
FULZIE CLASSE	E	0	0	0	3	1	0	0	2	0	0	3	0	0	2	0	0	3	0	0	0	1	0	0	3	0	0	0	2	0	0	2	29	0,00					
SERVIZIO PAVIPA TOILETTE	A	0	0	2	1	0	0	1	0	1	0	2	3	0	0	1	2	0	2	2	0	2	1	0	2	0	0	0	1	2	0		27	0,00					
SERVIZIO PAVIPA TOILETTE	B	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	8	0,00					
SERVIZIO PAVIPA TOILETTE	C	0	0	1	14	0	0	0	4	0	1	14	0	0	0	4	0	1	14	0	0	1	3	0	1	15	0	0	4	0	2	13	82	0,00					
SERVIZIO PAVIPA TOILETTE	D	0	0	0	6	3	0	0	1	0	0	6	4	0	0	2	0	0	7	4	0	0	3	0	7	4	0	0	3	0	0	8	66	0,00					
SERVIZIO PAVIPA TOILETTE	E	0	0	0	3	1	0	0	1	0	0	1	0	0	1	0	0	3	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	2	0	0	2	17	0,00					
TRANSPORTO PASSEGGERI	A	1	2	3	2	1	0	1	1	2	2	2	2	0	1	0	3	0	2	2	0	1	1	2	2	1	0	1	2	4	1		45	0,00					
TRANSPORTO PASSEGGERI	B	0	0	2	2	3	0	0	0	1	6	2	0	0	0	0	1	8	3	0	0	0	0	1	5	2	0	0	0	0	1	5	45	0,00					
TRANSPORTO PASSEGGERI	C	0	0	1	16	2	0	0	4	0	1	12	1	0	0	5	0	0	14	1	0	1	5	0	0	16	1	0	3	1	1	14	103	0,00					
TRANSPORTO PASSEGGERI	D	0	0	0	7	3	0	0	2	0	0	7	3	0	0	2	0	0	7	3	0	0	4	0	0	7	4	0	0	3	0	0	8	80	0,00				
TRANSPORTO PASSEGGERI	E	0	0	0	3	1	0	0	2	0	0	3	0	0	2	0	0	3	0	0	0	1	0	0	3	0	0	0	2	0	0	3	28	0,00					
SERVIZI VARI A RICHIESTA	ONE	0	0	24	0	0	0	0	4	0	5	115	2	0	0	0	0	0	21	0	0	0	0	5	13	195	0	0	0	1	15	0		137	0,00				
TOTALE €																																	0,00						

Agosto 2013	Gio	Ven	Sab	Dom	Lun	Mar	Mer	Gio	Ven	Sab	Dom	Lun	Mar	Mer	Gio	Ven	Sab	Dom	Lun	Mar	Mer	Gio	Ven	Sab	Dom	Lun	Mar	Mer	Gio	Ven	Sab	
EFFECTIVO	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	
Barone Luigi	R2				R1		ROL	R2				C.I.	R1		feet	C.I.	C.P.	R2	R1	C.P.	C.P.	R2	C.P.	C.P.	C.P.	R1	C.P.	C.P.	C.P.	C.P.	C.P.	
Antonio		8.00	8.30	8.00		7.00	7.00		8.00	8.30	8.30	4.00		8.00	8.00	7.00			7.00	8.00		8.00	8.00	8.00	7.00	8.00	8.00	8.00	8.00	8.00	8.00	
Bilo Arnir	C.I.				R1			R2				R1			R2				C.I.	R1		R2	C.I.		C.I.	R1				C.I.	F	F
	ore 0.30																		4.30			1.00	0.30		0.30					1.00	F	F
	ORD 9.00	9.00	10.30			7.00	8.30		8.00	8.00	8.00	8.00	8.00	8.00		8.00	8.30	9.00	2.30		9.30	7.00	9.30	7.30	6.00	8.30	8.30	7.00				
Cano Besnik	R2				C.I.	R1		R2				R1			R2				C.I.	R1					R2	R1						
	ore 7.30																		1.50													
	ORD 7.30	8.30	8.00		3.30				8.00	8.30	8.30	6.00	7.00	7.00		6.30	8.30	8.00	2.30		9.30	10.00	8.30	9.00		8.00	8.00	8.00	8.30	8.30		
Zaza Nicolo	R2				C.I.	R1		R2				F	R1	F	R2				C.I.	R1	M	M	R2	C.I.		C.I.	R1	M	M	R2	M	
	ore 7.00																		1.50			1.00	1.00		3.30		8.00	8.00	8.00	8.00		
	ORD 9.00	9.30	8.30	8.00	3.30			8.30		8.30	8.00	7.00	8.00	8.00	8.00	9.00	7.00		7.00	8.00		8.30	8.00	8.30	3.30		8.00	8.00	8.00	8.00	8.00	
Moutahir Abdelaziz	M	M	M	R2	R1			R2				C.I.	R1		R2	C.I.			R1			R2					M	R2	M			
	ore 7.00	8.00	8.00									3.30		8.30		0.30			7.30	8.00	8.00					7.00		8.00	8.00	10.30		
	ORD 8.00	8.00	8.00			7.00		8.00		8.00	8.30	3.30		8.30		7.30				8.00		8.30	8.00	9.30		7.00		8.00				
Thuwan Abdul A. P. S.	R2				R1			R2				C.I.	R1		R2	C.I.			R1	F		R2			C.I.	R1		R2				
	ore 10.00											5.00				0.30			7.00													
	ORD 10.00	10.00	8.00			7.00	8.00		8.00	8.30	8.30	2.00	6.00			7.30	8.00	8.00		9.30		8.30	8.30	7.30	6.00	8.00		8.00	8.00	8.00		
Trifone Fabio	R2				C.I.	R1		R2				R1			R2	C.I.						C.I.			R1		R2					
	ore 8.00	8.30	8.00		3.30											0.30			4.30			1.00	8.00	8.00		8.00	9.00	8.30	10.00	10.00		
	ORD 8.00	8.30	8.00		3.30							7.30		8.30	7.00	7.30			9.30			7.50	8.00	4.00		8.00	9.00	8.30	10.00	10.00		
Tramontana	M	R2			C.I.	R1		R2				ROL	C.I.	C.I.	R1				C.I.	R1		R2	C.I.		I	R1	I	R2	I	I		
	ore 6.00											2.00	1.00	1.00	4.30	2.00	1.00	1.00	2.30		9.30	2.00	6.00	8.00		7.00	8.00	8.00	8.00	8.00		
	ORD 6.00		9.30	8.00	3.30			8.00	8.00	8.00	8.00	7.00	6.30			8.00	8.00	7.00														
Erminio																																
	ore 8.00																															
	ORD 8.00																															
	ore 8.00																															
	ORD 8.00																															
	ore 8.00																															
	ORD 8.00																															
	ore 8.00																															
	ORD 8.00																															
	ore 8.00																															
	ORD 8.00																															
	ore 8.00																															
	ORD 8.00																															
	ore 8.00																															
	ORD 8.00																															
	ore 8.00																															
	ORD 8.00																															
	ore 8.00																															
	ORD 8.00																															
	ore 8.00																															
	ORD 8.00																															
	ore 8.00																															
	ORD 8.00																															
	ore 8.00																															
	ORD 8.00																															
	ore 8.00																															
	ORD 8.00																															

Allegato 12

ORARIO PERSONALE EFFETTIVO

Data: **Sab 24 Agosto 2013**

NOMINATIVO	ORARIO EFFETTUATO				SOMMA	ASSENZA	STRAORDINARI e MANCATI RIPOSI				SOMMA	NOTE	PAUSA MENSA		ORARIO ordinario
	entrata	uscita	entrata	uscita			entrata	uscita	entrata	uscita			da	a	
Barone Luigi Antonio						C.P. 8.00									8.00
Bilo Armir	3.00	12.30			9.30							NO BREAK			8.00
Cano Besnik	14.30	23.30			9.00							NO BREAK			8.00
Zaza Nicolò	6.00	14.30			8.00							TIMBRA IN ANTICIPO ENTRATA NON TIMBRA PAUSA	13.00	13.30	8.00
Moutahir Abdelaziz	16.00	0.00			8.00		6.30	10.30			4.00	NO BREAK E INTERVENTO			8.00
Thuwan Abdul A. P. S.	15.00	23.30			8.30							NO BREAK			8.00
Titone Fabio	6.00	14.00			8.00		17.30	21.30			4.00	NO BREAK E INTERVENTO			8.00
Tramontana Erminio	6.00	14.30			8.00							TIMBRA IN ANTICIPO ENTRATA NON TIMBRA PAUSA	11.30	12.00	8.00

ORARIO PERSONALE EFFETTIVO

Data: **Sab 24 Agosto 2013**

NOMINATIVO	ORARIO EFFETTUATO				SOMMA	ASSENZA	STRAORDINARI e MANCATI RIPOSI				SOMMA	NOTE	PAUSA MENSA		ORARIO ordinario
	entrata	uscita	entrata	uscita			entrata	uscita	entrata	uscita			da	a	
El Abassi Marouane	5.00	11.30	17.30	23.30	12.30							NO BREAK			
El Amine Hicham	14.30	0.00			9.30							NO BREAK			
Haraus Mykola	6.00	12.30	15.30	21.30	12.30							NO BREAK			
Sadaoui Adel	13.30	23.30			10.00							NO BREAK			
Shkurta Joan Martsenyuk Stepan	3.30	13.00	17.30	23.00	15.00	M						NO BREAK			
Munyua Susan W.	6.30	12.30	15.30	21.00	11.30										

ORARIO PERSONALE EFFETTIVO

Data: **Sab 24 Agosto 2013**

NOMINATIVO	ORARIO EFFETTUATO				SOMMA	ASSENZA	STRAORDINARI e MANCATI RIPOSI				SOMMA	NOTE	PAUSA MENSA		ORARIO ordinario
	entrata	uscita	entrata	uscita			entrata	uscita	entrata	uscita			da	a	
Aleksandrova Iryna	6.00	12.30	15.30	21.00	11.30							NON TIMBRA PAUSA	10.00	10.30	
Balarau Catalin M.	5.00	10.30	17.30	23.00	11.00										
El Omari Amine	6.00	13.00	15.30	21.30	13.00							NO BREAK			
Ferraiuolo Nicola						R									
Kawooya Aham	4.00	10.30	15.30	19.30	10.30							NO BREAK			
Ksibi Slim	6.00	12.00	15.00	21.00	12.00										
Nieto C. Josè Raul	6.30	12.30	18.00	23.30	11.30										
Pazzaglini Enrico	6.00	12.30	15.30	21.00	12.00							NO BREAK			
Zanetti Chini Frederic	7.00	13.00	17.30	23.00	11.30										
Zanetti Massimo	4.00	10.30	15.00	20.30	12.00							NO BREAK			
Demko Qazim	5.30	12.30	17.30	23.00	12.30							NO BREAK			

BIBLIOGRAFIA

Libri, testi, documenti e studi

Aeroporto di Rimini, *Regolamento di Scalo dell'aeroporto F. Fellini di Rimini*, 2013

Aeroporto di Rimini, *Manuale di Aeroporto*, ed. 3.0, 2012

Aeroporto di Rimini, *Safety Ramp*, 2013

Aeroporto di Rimini, *Carta dei Servizi*, 2012

Aeroporto di Forlì, *Carta dei Servizi*, 2012

Mario Pari, *Da un'Europa all'altra. Il mercato turistico della riviera Romagnola*, 2012

Mario Pari, *Aeradria spa - Aeroporto Internazionale di Rimini - San Marino 1958-2008*, 2010

Mario Pari, *Aeradria spa - Aeroporto Internazionale di Rimini - San Marino 1958-2008 - Appendice*, 2010

CCNL *Trasporti Merci e Logistica*, 2011

Aeradria spa e Soc. Servizi Integrati sas, *Contratto d'appalto 2011-2016*, 2011

Soc. Giacchieri, *Programma Nazionale di Sicurezza*, 2012

Bilanci societari

Aeradria Spa, Aeroporto Internazionale di Rimini, *Bilancio di Esercizio 2008 e Relazioni di legge*, 2009

Aeradria Spa, Aeroporto Internazionale di Rimini, *Bilancio di Esercizio 2009 e Relazioni di legge*, 2010

Aeradria Spa, Aeroporto Internazionale di Rimini, *Bilancio di Esercizio 2010 e Relazioni di legge*, 2011

Aeradria Spa, Aeroporto Internazionale di Rimini, *Bilancio di Esercizio 2011 e Relazioni di legge*, 2012

Aeradria Spa, Aeroporto Internazionale di Rimini, *Bilancio di Esercizio 2012 e Relazioni di legge*, 2013

Rassegna stampa locale

Nuovo Quotidiano di Rimini

Il Resto del Carlino

La Voce di Romagna

Il Corriere

Siti Internet

www.riminiairport.com

www.enac.gov.it

www.asseaeroporti.it

www.aci-europe.org

<http://epp.eurostat.ec.europa.eu>

www.iata.org

www.forliaairport.com

www.eurocontrol.int

www.google.it

www.wikipedia.org

www.regione.emilia-romagna.it