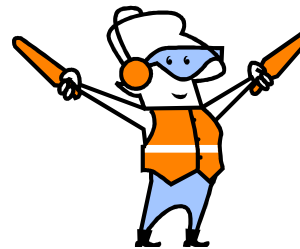


esperienze internazionali di una società fornitrice di servizi F.M. e O&M



Presentazione di Massimo Nossan
Osservatorio sulle Attività di Manutenzione degli Aeroporti
Fiumicino, Roma, 22 maggio 2014

Gli aeroporti oggi

NEL PASSATO	OGGI
<ul style="list-style-type: none">▪ Tariffe e prezzi alti▪ Check-in veloci▪ Alti sussidi pubblici	<ul style="list-style-type: none">▪ Procedure di sicurezza più rigide (dopo 9/11)▪ Più competizione▪ Tagli ai sussidi e ai costi▪ Aumentato traffico complessivo

Conseguenti cambiamenti in O&M e F.M.



- **Necessità di riduzione dei costi**
- **Più ricorso all'outsourcing**
- **Maggiori complicazioni**

Servizi in outsourcing

- O&M dei sistemi elettrici e HVAC,
- Manutenzione BHS (Baggage Handling System)
- Manutenzione ascensori, scale mobili, porte automatiche
- Manutenzione opere civili
- Pulizie interne ed esterne
- Sfalci, pulizia piste normale e di sicurezza
- O&M degli AVL

Domanda chiave

Come rendere più economici i servizi in outsourcing?

(sia lato appaltatore , sia lato committente)

Dati di fatto

- 1. Il driver di costo dei servizi in outsourcing è il costo del personale**
- 2. Il livello di supervisione richiesto è funzione della qualità e affidabilità dell'appaltatore, e della modalità di controllo richiesta**

Numero del personale O&M

- Il numero totale di addetti è proporzionale alla superficie coperta dagli edifici del complesso aeroportuale, mentre per piccoli aeroporti, al numero di voli
- Il numero cresce significativamente nei paesi poco sviluppati/con tecnologie superate
- La qualità del servizio richiesta negli aeroporti è pari a quella degli edifici top level

Outsourcing vs. gestione diretta



Gli appaltatori svolgono il servizio con meno personale rispetto agli enti di gestione aeroportuale

- Le ragioni:

1. **Gli appaltatori** ricercano con più attenzione la performance economica (appalti vinti in concorrenza significano margini limitati)
2. **Le autorità aeroportuali** di solito sono “pubbliche” e tendono ad eccedere nelle assunzioni (per ipergarantismo sia del servizio sia nelle relazioni sindacali)

Fattori di incremento del personale



- Limiti al movimento dei lavoratori (checkpoint, procedure di handling, etc.)
- Orari di apertura – orari di presidio
- Layout del terminale – complessità dei percorsi – divieto di uso mezzi
- Densità impiantistica (soprattutto CDZ e sistemi speciali)
- Età dell'aeroporto
- Assenza di servizi in outsourcing
- Manutenzione orientata alla riparazione più che alla prevenzione
- E.... disponibilità di lavoro a basso costo

Impatti della regolamentazione e sicurezza

- **Controlli** di sicurezza sul personale, in particolare quello nuovo
- **Separazione** fisica tra aree diverse (aperto al pubblico, 'sterile', riservato)
- **Autorizzazioni** speciali –rilasciate solo ad alcuni- per l'ingresso in determinate aree, specialmente airside
- **Attribuzione** della supervisione tecnica e di sicurezza a varie separate autorità cui far riferimento

>>>>> Difficoltà e lentezza di spostamento

Conseguenze

- Personale duplicato per lavorare in aree diverse (tipicamente landside / airside)
- Sostanziale aumento dei movimenti interni, e loro spesso ridicola lentezza
- Lunghe attese prima e durante gli interventi (specialmente in airside)



Efficienza nelle ore lavorate **ridotta fino all'80%**

Efficienza produttiva

Tempo lavorato effettivo, in un turno di 8 ore, per un elettricista addetto all'O&M

	Actual worked hours	efficiency	time lost
Commercial building	7,5	94%	6%
Normal airport areas	6,8	85%	15%
Airport sterile or restricted areas	6,3	79%	21%
Airside	5,6	70%	30%
Runways (closed)	3,7	46%	54%
Runways (open to air traffic)	1,7	21%	79%

Outsourcing - criticità

- Scarsa qualità dei lavoratori impiegati (spesso sindacalmente o contrattualmente imposti)
- Lavoratori senza adeguato addestramento aeroportuale
- Scarsa conoscenza di layout e percorsi
- I supervisor aeroportuali non riescono a monitorare i lavoratori in subappalto come il loro staff diretto
- Sistemi CMMS poco usati e/o poco compresi



La **formazione** è il tema chiave (per ...TUTTI)

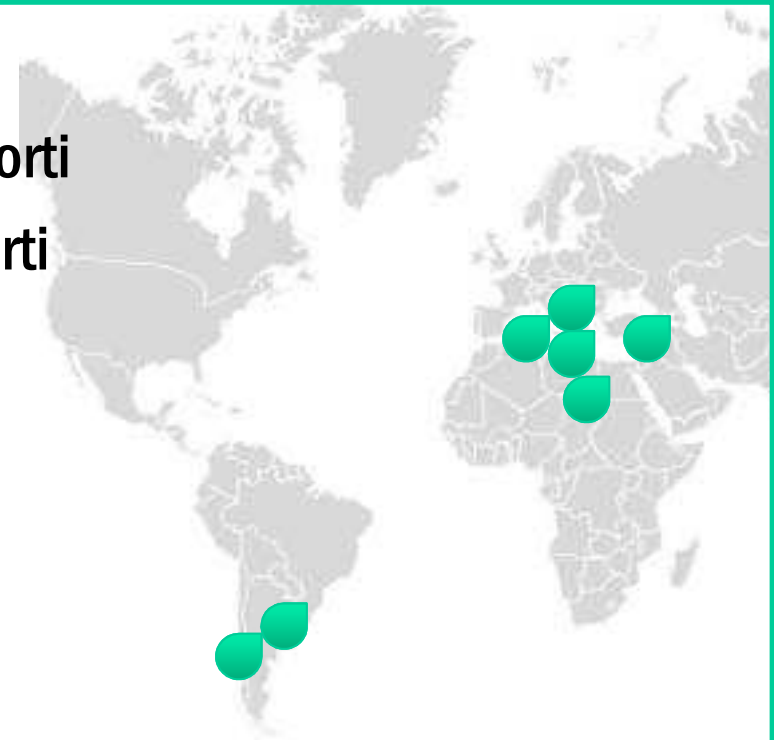
Qualche idea

- Ri-progettare i percorsi del personale O&M e FM
- Rendere gli spostamenti percorribili con mezzi
- Considerare presidi fissi nelle zone di lenta accessibilità
- Programmare gli interventi
- Contribuire al training
- Telecontrollo

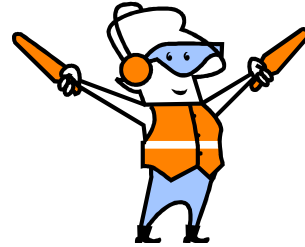


Referenze di base Gemmo

- Italia - Malpensa, Linate, e altri 13 aeroporti
- Argentina - Buenos Aires e altri 30 aeroporti
- Egitto - Cairo
- Armenia - Yerevan
- Romania - Bucarest
- Altri paesi (Libano, Kosovo, Uruguay, etc)



O&M e F.M. in outsourcing per gli aeroporti: esperienze internazionali



Grazie per l'attenzione

