

## ALTAMENTE CONFIDENZIALE

Ex art. 5 del D.lgs. 6 febbraio 2007, n. 25

27-03-2008

### ELEMENTI PER LA RICERCA DI UN ACCORDO QUADRO PER LA GESTIONE DELLE RISORSE UMANE NELL'AMBITO DEL PIANO INDUSTRIALE 2008-2010

Definizioni: i termini e le definizioni che non sono espressamente contenuti in quest'Accordo Quadro per la gestione delle Risorse Umane nell'ambito del Piano Industriale 2008-2010 («Accordo Quadro»), avranno il significato loro attribuito dall'Estratto dell'accordo quadro («Framework Agreement») concluso tra Alitalia S.p.A. e Air France-KLM S.A («AFKL») («Accordo») comunicato alla Consob e pubblicato in data 25 marzo 2008 e depositato presso il Registro delle Imprese di Roma riportato nell'Allegato A) per informazione.

- In data 18 marzo 2008, sono stati illustrati i termini essenziali del Piano Industriale a tutte le Organizzazioni Sindacali di cui all'istestazione;
- In successivi incontri, tenutisi il 20 ed il 25 marzo 2008, sono state fornite alle Organizzazioni Sindacali ulteriori informazioni e si è proceduto ad una consultazione al fine di pervenire a questo Accordo Quadro circa le misure necessarie per dare attuazione al Piano Industriale e per la gestione degli esuberi conseguenti.
- Il Piano Industriale costituisce una fase iniziale di ristrutturazione e risanamento di AZ per gli anni 2008-2010, al fine di ristabilire la redditività negli anni successivi. La ristrutturazione ed il risanamento di AZ necessitano di un aumento di capitale di circa 1 miliardo di euro.
- Il Piano Industriale, riguarda tre aeree di business: Trasporto di Passeggeri con AZ e XM; Volare (*Low cost, Leisure*); Cargo-AZ. Per quanto riguarda l'attività del Trasporto di Passeggeri, si prevede per il 2008 di mantenere 24 destinazioni nazionali servite mediamente con 44 linee con 1.265 frequenze settimanali; 45 destinazioni internazionali, servite mediamente con 77 rotte con 928 frequenze settimanali; 14 destinazioni intercontinentali servite mediamente con 17 rotte con 101 frequenze settimanali. La flotta Trasporto Passeggeri verrà ridotta da 174 a 137 aerei, escluso Volare. L'attività *Full Freighter*, tenuto conto dei risultati deficitari cesserà nel marzo 2010. Temporaneamente sarà ridotta a tre aerei e si concentrerà sulle rotte meno in perdita per ridursi progressivamente fino a cessare completamente nel marzo 2010. L'attività Cargo *Bellies* sarà mantenuta.
- Le Parti riconoscono che la ristrutturazione conformemente al Piano Industriale con la conseguente riduzione in termini di Flotta e di Risorse Umane è indispensabile per riequilibrare la situazione economica e per lo sviluppo futuro di AZ. L'attuazione del piano presenta una particolare complessità in ragione delle caratteristiche tecniche dei processi produttivi ed in ragione della rilevanza delle conseguenze occupazionali. Anche a fronte di ciò le parti convengono sulla necessità di attivare gli ammortizzatori sociali per un arco temporale che ecceda la durata del Piano e di utilizzare prioritariamente, secondo quanto sotto disposto, gli strumenti di cui all'art. 1 bis della legge n. 291 del 2004 al fine di consentire al personale in esubero di beneficiare, in un'ottica di continuità e nella prospettiva dell'accesso al trattamento pensionistico, del trattamento di integrazione salariale e di mobilità.
- Inoltre, e parallelamente, importanti investimenti sui prodotti sia a terra che in volo, permetteranno di riposizionare il marchio AZ a livello dei migliori standard europei. Il riposizionamento del marchio AZ dovrà essere accompagnato da un livello nella qualità dei servizi e delle prestazioni di AZ che permetterà di restituire ai clienti il piacere e l'orgoglio di volare AZ. Detto livello di qualità e riposizionamento del marchio è una delle condizioni per il futuro sviluppo di AZ che potrà altresì, a tal fine, beneficiare sia del sostegno commerciale e di marketing del gruppo AFKL e dei suoi partners che di un maggiore impegno del personale al servizio dei clienti. Tale obiettivo di riconquista della propria posizione per AZ sarà possibile già dal 2011, se i risultati saranno in linea con quanto previsto in una situazione economica normale e dovrebbe permettere la riconquista delle quote di mercato perdute nel corso degli anni.
- Per realizzare gli obiettivi di sviluppo di cui sopra, Roma Fiumicino sarà pienamente integrato al sistema multi-hubs del gruppo AFKL permettendo a questo nuovo insieme (Roma Fiumicino, Amsterdam Schipol, Roissy) di assicurare, per quanto possibile, una copertura ottimale del mercato. Le relazioni tra le diverse compagnie del gruppo ci si

## ALTAMENTE CONFIDENZIALE

Ex art. 5 del D.lgs. 6 febbraio 2007, n. 25

aspetta che saranno allora sufficientemente sviluppate perché AZ possa nuovamente crescere. E poiché si tratta soltanto di recuperare quote perdute, la crescita, in condizioni normali di mercato, sarà dinamica, in particolare, all'inizio del periodo, sulle tratte a lungo raggio con l'aumento della flotta dei B777, che potrà portare, grazie al supporto commerciale di tutto il gruppo, alla riapertura, non appena possibile compatibilmente con le condizioni di mercato, delle rotte verso Shanghai, Washington e Montreal. Sul medio raggio, malgrado la dura concorrenza dei *lowcost* e dello sviluppo dell'Alta Velocità, la sostituzione progressiva degli MD80 con degli Airbus e con aerei da 100 posti, dovrebbe dotare AZ di un importante ed efficace strumento commerciale. Dal 2011 l'obiettivo è di rendere il marchio Alitalia uno dei pilastri della strategia di crescita dell'intero Gruppo.

Tutto ciò premesso, si conviene quanto segue.

1. Per quanto riguarda AZ, si procederà alla reinternalizzazione dei servizi di Handling di AZ Servizi presso l'Aeroporto di Fiumicino definiti nell'allegato B) che fa parte integrante del presente accordo. Tale operazione si realizzerà conformemente ai termini ed alle condizioni di cui al contratto che sarà stipulato tra AZ, AZServizi e Fintecna, attraverso la cessione del relativo ramo d'azienda che comprende 1.881 lavoratori di AZ AIRPORT con contratto a tempo indeterminato, ad una Società di nuova costituzione («Newco1»). Ai dipendenti trasferiti alla Newco1 continueranno ad applicarsi gli attuali contratti collettivi di lavoro in vigore, fino al 30 settembre 2008.
2. Per quanto riguarda AZ si procederà alla reinternalizzazione del ramo d'azienda relativo alla manutenzione di AZ Servizi ad esclusione dell'attività svolta nelle filiali (MRO Agreed Business), come descritto nell'allegato C) che fa parte integrante del presente accordo. Tale operazione si realizzerà, conformemente ai termini ed alle condizioni del contratto che sarà concluso tra AZ, AZServizi e Fintecna, attraverso l'apporto a Newco2, di un ramo autonomo d'azienda al quale appartengono 2.310 dipendenti. Ai dipendenti trasferiti alla Newco2 continueranno ad applicarsi gli attuali contratti collettivi di lavoro in vigore, fino al 30 settembre 2008. In considerazione della riduzione di attività di AZ conformemente al Piano Industriale 2008-2010 e del conseguente esubero di 500 lavoratori, si procederà poi alla messa in mobilità di 500 lavoratori in fasi successive, nei 3 anni successivi alla sottoscrizione del presente accordo. La Newco2 procederà a richiedere nel più breve tempo possibile l'intervento della Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria (CIGS) secondo quanto previsto dalla legge 3 dicembre 2004, n. 291. In conformità dei termini e delle condizioni dell'accordo che sarà concluso tra AZ, AZServizi e Fintecna, dal momento dell'autorizzazione al trattamento di CIGS, la Newco2 sarà acquisita e controllata al 100% da AZ così permettendo la reinternalizzazione di 1.810 dipendenti. La messa in CIGS si applicherà a coloro i quali abbiano sottoscritto un accordo individuale di conciliazione ex art. 2113 c.c. che includa la rinuncia ad ogni azione di impugnazione del licenziamento. Il preavviso potrà essere sostituito, sulla base di una decisione unilaterale di AZ, dalla relativa indennità sostitutiva.
3. Per contenere il numero degli esuberanti si procederà a trasferimenti della base operativa di assegnazione e alla cessione di alcuni contratti di lavoro tra AZ e EXPRESS ex art. 1406 c.c. In questo ambito, per quanto riguarda i Piloti (PNT) di AZ, le Parti convengono che il numero complessivo degli esuberanti sia di 410 PNT. Le modalità per la loro collocazione in mobilità saranno:
  - 3.1. Collocazione in mobilità non appena possibile, tenuto conto delle esigenze operative, di [] PNT che matureranno entro l'anno 2010 o comunque nel corso del periodo di fruizione del trattamento di mobilità decorrente dalla comunicazione di recesso, i requisiti di età e/o di contribuzione utili per l'accesso ai trattamenti pensionistici di anzianità o di vecchiaia; la relativa procedura ex l. 223/1991, verrà iniziata nella prima metà di maggio 2008.
  - 3.2. Collocazione in CIGS e successiva collocazione in mobilità di [] PNT, che matureranno i requisiti di età e/o di contribuzione utili per l'accesso ai trattamenti pensionistici di anzianità o di vecchiaia nel periodo compreso tra gli anni 2011 – 2014.

## ALTAMENTE CONFIDENZIALE

Ex art. 5 del D.lgs. 6 febbraio 2007, n. 25

- 3.3. Per i [] PNT che non sono ricompresi nelle categorie di cui ai punti 3.1, 3.2 si procederà alla loro collocazione in CIGS e successivamente in mobilità, durante le quali, per facilitare il reperimento di un'altra collocazione, verrà offerta la possibilità di beneficiare di un corso di formazione per acquisire le necessarie autorizzazioni e licenze al volo ed un programma di *outplacement* internazionale. I criteri di scelta per l'individuazione dei piloti di cui al presente punto che verranno messi in mobilità saranno discussi con le organizzazioni sindacali come previsto al punto 9 che segue.
- 3.4. Nell'ambito di quanto descritto al punto 3.3 che precede, AZ proporrà ai PNT ivi indicati, di partecipare alla selezione che verrà svolta da Air France nei prossimi tre anni, che, tenuto conto degli accordi esistenti interni di Air France, potrà comportare la selezione di un numero non superiore a 60 PNT per anno, compresi quelli di cui al successivo punto 4.4. L'eventuale assunzione del pilota avverrà nel rispetto degli accordi in vigore relativi all'assunzione dei piloti delle filiali regionali del gruppo Air France. Durante il periodo di CIGS detti PNT potranno beneficiare dei migliori strumenti di formazione che daranno loro ottime possibilità di successo nella selezione. In ogni caso, verrà offerta altresì (alla fine del periodo di CIGS e mobilità, od eventualmente, qualora il rapporto di lavoro si risolva durante uno dei due periodi, anche nel caso in cui essi reperiscano un'altra occupazione) una somma a titolo di incentivazione all'esodo in aggiunta al TFR ex art. 2120 cod. civ. ed alle altre competenze di fine rapporto che verrà negoziata con le Organizzazioni Sindacali in un accordo separato (tenuto conto della durata del periodo di cassa integrazione e di mobilità goduti, dell'età e dell'anzianità, nonché aver reperito un'altra occupazione). Inoltre, l'erogazione del predetto incentivo e l'offerta del corso di formazione saranno disposte solo in favore di quei piloti che sottoscriveranno un verbale individuale di conciliazione ai sensi dell'art. 2113 cod. civ. con rinuncia ad ogni possibile azione di impugnazione del licenziamento ed ad ogni altra domanda, nell'ambito di una transazione novativa generale, su qualsiasi titolo, ragione e/o causa, comunque inerente all'intercorso rapporto di lavoro ed alla sua cessazione. Il preavviso potrà essere sostituito dalla relativa indennità sostitutiva secondo la decisione che verrà assunta unilateralmente da AZ.
4. Per contenere il numero degli esuberanti si procederà a trasferimenti della base operativa di assegnazione e alla cessione di alcuni contratti di lavoro tra AZ e EXPRESS ex art. 1406 c.c. In questo ambito per quanto riguarda i PNT di EXPRESS, le Parti convengono che –conformemente al Piano Industriale– il numero complessivo degli esuberanti sia di 97 PNT. Le modalità per la loro collocazione in mobilità saranno:
- 4.1. Collocazione in mobilità non appena possibile, tenuto conto delle esigenze operative, di [] PNT che matureranno entro l'anno 2010 o comunque nel corso del periodo di fruizione del trattamento di mobilità decorrente dalla comunicazione del recesso, i requisiti di età e/o di contribuzione utili per l'accesso ai trattamenti pensionistici di anzianità o di vecchiaia. La relativa procedura ex l. 223/1991, verrà iniziata nella prima metà di maggio 2008.
- 4.2. Collocazione in CIGS e successiva collocazione in mobilità, di [] PNT, che matureranno i requisiti di età e/o di contribuzione utili per l'accesso ai trattamenti pensionistici di anzianità o di vecchiaia nel periodo compreso tra gli anni 2011 – 2014.
- 4.3. Per i [] PNT che non sono ricompresi nelle categorie di cui ai punti 4.1, 4.2 si procederà alla loro collocazione in CIGS e successivamente in mobilità, durante le quali, per facilitare il reperimento di un'altra collocazione, verrà offerta la possibilità di beneficiare di un corso di formazione per acquisire le necessarie autorizzazioni e licenze al volo ed un programma di *outplacement* internazionale. I criteri di scelta per l'individuazione dei piloti di cui al presente punto che verranno messi in mobilità saranno discussi con le organizzazioni sindacali come previsto al punto 9 che segue.
- 4.4. Nell'ambito di quanto descritto al punto 4.3 che precede, EXPRESS proporrà ai PNT là indicati, di partecipare alla selezione che verrà svolta da Air France nei prossimi tre anni, che tenuto conto degli accordi esistenti interni di Air France,

## ALTAMENTE CONFIDENZIALE

Ex art. 5 del D.lgs. 6 febbraio 2007, n. 25

potrà comportare la selezione di un numero non superiore a 60 PNT per anno compresi quelli di cui al punto 3.4. L'eventuale assunzione del pilota avverrà nel rispetto degli accordi in vigore relativi all'assunzione dei piloti delle filiali regionali del gruppo Air France. Durante il periodo di CIGS detti PNT potranno beneficiare dei migliori strumenti di formazione che daranno loro ottime possibilità di successo nella selezione. In ogni caso, verrà offerta altresì, (alla fine del periodo di CIGS e mobilità, od eventualmente, qualora il rapporto di lavoro si risolva durante uno dei due periodi, anche nel caso in cui essi reperiscano un'altra occupazione) una somma a titolo di incentivazione all'esodo in aggiunta al TFR ex art. 2120 ed alle altre competenze di fine rapporto che verrà negoziata con le Organizzazioni Sindacali in un accordo separato (tenuto conto della durata del periodo di cassa integrazione e di mobilità goduti, dell'età e dell'anzianità, nonché dell'eventualità in cui abbiano reperito un'altra occupazione). Inoltre, l'erogazione del predetto incentivo e l'offerta del corso di formazione saranno disposte solo in favore di quei piloti che sottoscriveranno un verbale individuale di conciliazione ai sensi dell'art. 2113 cod. civ., con rinuncia ad ogni possibile azione di impugnazione del licenziamento ed ad ogni altra domanda, nell'ambito di una transazione novativa generale, su qualsiasi titolo, ragione e/o causa, comunque inerente all'intercorso rapporto di lavoro ed alla sua cessazione. Il preavviso potrà essere sostituito dalla relativa indennità sostitutiva secondo la decisione che verrà assunta unilateralmente da EXPRESS. L'applicazione del Piano Industriale e le conseguenze dei pensionamenti determineranno la disponibilità di circa [] posizioni lavorative tra AZ e EXPRESS ed un conseguente procedimento a cascata delle qualifiche in funzione della lista di anzianità e delle scelte volontarie.

5. Per contenere il numero degli esuberanti si procederà a trasferimenti della base operativa di assegnazione e alla cessione di alcuni contratti di lavoro tra AZ e EXPRESS ex art. 1406 c.c. In questo ambito, per quanto riguarda gli Assistenti di volo (PNC) di AZ e di EXPRESS, si concorda che gli esuberanti siano complessivamente 594, da gestire secondo le seguenti modalità. Non vi saranno licenziamenti di PNC che non possano accedere al trattamento pensionistico come sotto indicato. A questo fine, si procederà a cedere 92 contratti di lavoro da EXPRESS ad AZ ex art. 1406 c.c. ed a trasferimenti della base operativa.
  - 5.1. Collocazione in mobilità non appena possibile, tenuto conto delle esigenze operative, di [] PNC che matureranno entro l'anno 2010 o comunque nel corso del periodo di fruizione del trattamento di mobilità decorrente dalla comunicazione di recesso, i requisiti di età e/o di contribuzione utili per l'accesso ai trattamenti pensionistici di anzianità o di vecchiaia. La relativa procedura ex l. 223/1991, verrà iniziata nella prima metà di maggio 2008.
  - 5.2. Collocazione in CIGS e successiva collocazione in mobilità, di [] PNC che matureranno i requisiti di età e/o di contribuzione utili per l'accesso ai trattamenti pensionistici di anzianità o di vecchiaia nel periodo compreso tra gli anni 2011 – 2014.
6. Per quanto riguarda il personale di terra, si concorda su un esubero di 352 lavoratori in AZ e 46 lavoratori per EXPRESS, che verrà gestito secondo le seguenti modalità.
  - 6.1. [] lavoratori di AZ e [] di EXPRESS verranno posti in mobilità non appena possibile, tenuto conto delle esigenze operative, poiché matureranno entro l'anno 2010 o comunque nel corso del periodo di fruizione del trattamento di mobilità decorrente dalla comunicazione di recesso, i requisiti di età e/o di contribuzione utili per l'accesso ai trattamenti pensionistici di anzianità o di vecchiaia. La relativa procedura ex l. 223/1991, verrà iniziata nella prima metà di maggio 2008.
  - 6.2. [] lavoratori di AZ e [] lavoratori di EXPRESS, che matureranno i requisiti di età e/o di contribuzione utili per l'accesso ai trattamenti pensionistici di anzianità o di vecchiaia nel periodo compreso tra gli anni 2011 – 2014, verranno collocati in CIGS e successivamente collocati in mobilità.
  - 6.3. Ai rimanenti [] lavoratori di AZ e [] lavoratori di EXPRESS che verranno collocati in CIGS e successivamente in mobilità, verrà offerto un servizio di

## ALTAMENTE CONFIDENZIALE

Ex art. 5 del D.lgs. 6 febbraio 2007, n. 25

*outplacement*, nonché una somma a titolo di incentivazione all'esodo, che dipenderà dall'età, dall'anzianità e dall'eventuale reperimento di un'altra occupazione, ma che in alcun caso potrà superare i due anni di retribuzione mensile, oltre al TFR ex art. 2120 ed alle altre competenze di fine rapporto, quale corrispettivo della rinuncia all'impugnazione della messa in mobilità e la sottoscrizione di una transazione generale novativa, da sottoscrivere con le modalità di cui all'art. 2113, cpv, c.c.

7. Per quanto riguarda il personale occupato all'estero si procederà alla risoluzione di 121 rapporti di lavoro in esubero nel rispetto delle leggi locali, garantendo loro il migliore trattamento possibile.
8. I rappresentanti di ogni categoria di lavoratori si incontreranno successivamente con le Società, al fine di redigere ulteriori accordi per disciplinare nel dettaglio l'esecuzione del progetto d'accordo da concludere il 31 marzo 2008. Le Organizzazioni Sindacali competenti si impegnano a modificare gli accordi collettivi relativi alla composizione degli equipaggi degli assistenti di volo, degli spazi e dei tempi per il riposo a bordo degli aerei ad uso del personale navigante, in particolare sui voli internazionali a medio raggio e per i posti di riposo sui B767.
9. Il presente accordo viene sottoscritto dal Ministero del Lavoro e delle politiche sociali ai sensi e per gli effetti dell'art. 1bis della l. n. 291 del 2004 nonché quale approvazione ex art. 1, c. 8, della l. 23 luglio 1991, n. 223.
10. Tutte le parti nonché gli esperti che hanno partecipato a qualunque fase della trattativa con la sottoscrizione del presente progetto d'Accordo Quadro si obbligano nel rispetto di quanto previsto dall'art. 5 del D.lgs. 6 febbraio 2007, n. 25, di attuazione della Direttiva 2002/14/CE, a non rivelare né ai lavoratori né a terzi (con l'esclusione di AFKL), informazioni che siano state loro fornite in via riservata, né a rivelare ad alcuno (con l'esclusione di AFKL), per un periodo di tre mesi da oggi il contenuto del presente Accordo Quadro.

### Allegati

- A) Estratto dell'accordo quadro concluso tra Alitalia S.p.A. e Air France-KLM S.A
  - B) Determinazione del ramo di azienda «Handling» di AZ AIRPORT
  - C) Determinazione del ramo d'azienda «Manutenzione» di AZ SERVIZI
- .....

# ALTAMENTE CONFIDENZIALE

Ex art. 5 del D.lgs. 6 febbraio 2007, n. 25

Allegato B

Definizione di Handling (punto 1)

---

## FCO HUB SERVICES

### HANDLING OPS COORDINATION

#### *Hub Control Center*

Analizza tutti i processi che concorrono alla puntualità dei voli con responsabilità diretta sui processi gestiti dallo scalo (area passeggeri, area aeromobili, fornitori terzi: catering, fuel, gestore aeroporto, istituzioni).

Svolge, relativamente allo scalo di FCO le attività di monitoraggio e coordinamento che l'Operative Control Centre svolge per l'intera rete del vettore.

Effettua direttamente:

gestione dei transiti (pax e bags),

gestione frequenza radio di scalo (da e per il cockpit) per esigenze di handling (scale, autobus, etc.)

gestione della comunicazione da e per l'OCC

#### *Ramp Services Coordination*

Coordina l'andamento di tutte le attività di assistenza all'aeromobile, verificando e anticipando anomalie sollecitando gli enti interessati e mantenendo la comunicazione da e per l'HCC.

Fortemente orientato alla puntualità del volo e alla garanzia della safety/security delle procedure.

Effettua direttamente il "No Transit Check" per tutti i voli di M/R (controllo procedura fuel, controllo esterno di chiusura stive e assenza anomalie fusoliera, consegna della documentazione finale al comandante, dichiarazione di volo pronto alla partenza per parte ground, assistenza in cuffia durante messa in moto, pushback e rilascio in taxiway).

#### *Weight & Balance*

Prepara il piano di carico, la curva di bilanciamento e le istruzioni di carico per ciascun volo, recependo eventuali cambi dell'ultimo minuto ed è responsabile della relativa documentazione da consegnare al comandante e da archiviare in copia.

## PASSENGER ASSISTANCE

#### *Check-in & Boarding*

Accetta i passeggeri sia point to point che per destinazione finale; verifica il bagaglio a mano e da stiva (dangerous goods e peso/volume); determina l'eventuale extra-peso (da finalizzare in biglietteria con pagamento extra), finalizza l'accettazione del bagaglio da stiva per passeggeri web o self;

Effettua riprotezioni in caso di cancellazione e/o overbooking.

Presidia il gate di imbarco, effettua gli annunci di apertura o ritardo dell'imbarco e di sollecito in caso di pax mancanti, effettua l'imbarco, comunica con HCC per ritardi e/o anomalie varie (ritardo autobus, cambio finger, etc.), chiude il volo (dichiarazione del Total on Board – TOB).

#### *Lost & Found*

Gestisce la ricezione e le informazioni ai passeggeri che perdano il bagaglio all'arrivo e la successiva consegna.

#### *Ticketing*

Emette biglietti, Transportation Credit Vaucher in caso di irregolarità operative (in base a Regolamento Europeo 261), Denied Boarding Compensation (in caso di overbooking); incassa la tariffa di extra baggage e per PET (piccoli animali al seguito del passeggero).

Effettua attività di riprotezione passeggeri in caso di cancellazione voli e/o overbooking.

#### *Arrival and Transfer Assistance*

## **ALTAMENTE CONFIDENZIALE**

Ex art. 5 del D.lgs. 6 febbraio 2007, n. 25

Presidia i banchi in arrivo e in transito per passeggeri che richiedano informazioni ed assistenza.

Accoglie passeggeri in transito caratterizzati da short connections per accompagnarli verso il nuovo gate di imbarco.

Per passeggeri misco organizza hotac e trasporto via superficie in caso di necessità.

### *PAX assistance Support office*

Effettua analisi preventive delle attività per definire la migliore distribuzione delle risorse e delle infrastrutture disponibili.

Effettua reportistica, supporto amministrativo, gestione materiali, etc.

### *PAX Assistance Duty supervision*

Verifica il buon andamento delle operazioni intervenendo in caso di necessità modificando turni e riallineando le risorse nelle diverse aree/attività.

## **LOUNGES AND SPECIAL VIP ASSISTANCE**

### *Special Assistance (UMNR)*

Accoglie in sala dedicata i passeggeri sotto ai 14 anni, garantendo le attività di check-in, boarding, transito e arrivo, accompagnando i minori in tutte le fasi del viaggio e affidandoli solo al personale di bordo e, al termine del viaggio, all'adulto che ne ha la responsabilità.

### *VIP Lounge*

Accoglie i pax VIP in sala dedicate offrendo con elevato livello di servizio le stesse attività del check-in ed offrendo numerosi servizi accessori (giornali, ristoro, etc.)

## **AIRCRAFT ASSISTANCE**

### *PAX Transport*

Garantisce il trasporto dei passeggeri dal terminal alle piazzole remote e viceversa.

### *Crew Transport*

Garantisce il trasporto dell'equipaggio dal CBC all'aeromobile e viceversa e da aeromobile ad aeromobile.

### *GPU, Cooling & Heating, ASU*

Garantisce, da impianti esterni mobili, l'alimentazione elettrica dell'aeromobile (GPU), il condizionamento dell'aeromobile (ACU), l'avvio del primo motore tramite spinta ad aria compressa (ASU).

### *Push-back & Towing*

Garantisce l'effettuazione della manovra di uscita dal parcheggio dell'aeromobile (pushback) e il traino degli aeromobili da piazzola a piazzola e da hangar a piazzola e viceversa.

### *Baggage Handling*

In partenza effettua il sorting dei bagagli presso le infrastrutture previste, allestisce i carrelli/container e ne effettua il trasporto sottobordo; in arrivo riceve i bagagli finali presso le infrastrutture previste e li colloca sui nastri di riconsegna; in transito garantisce il trasporto dei bagagli in short connection da aeromobile ad aeromobile con incluso radiogenamento ove necessario.

Gestisce i bagagli misco provvedendo al loro riavviamento.

Aircraft Parking : not performed by AZA.

### *Loading & Unloading*

Effettua il carico e scarico dei bagagli, merce e posta nel/dall'aeromobile utilizzando i mezzi richiesti dal tipo di aeromobile e il trasferimento degli stessi dall'aeromobile alle infrastrutture di transito e/o di arrivo.

Movimenta i mezzi per l'imbarco /sbarco dei passeggeri (loading bridge, scale) e attiva

## **ALTAMENTE CONFIDENZIALE**

Ex art. 5 del D.lgs. 6 febbraio 2007, n. 25

l'alimentazione elettrica ed il condizionamento dell'aeromobile quando tali servizi sono garantiti da impianti fissi di loading bridge o in dotazione alla piazzola.

### *Interior Cleaning*

Garantisce le pulizie dell'aeromobile secondo standard diversi tra L/R e M/R e, per il M/R, in base a sosta notturna o transito diurno.

Riallestisce i materiali di uso delle toilet e allestisce la cabina per quanto concerne le tasche delle poltrone e i poggiatesta.

Su richiesta effettua la pulizia vetri cockpit.

### *Water & Toilet*

Garantisce rifornimento di acqua potabile, scarico delle toilet e rifornimento di liquidi disinfettanti per scarico toilet.

Su richiesta effettua pulizia straordinaria di stive.

### *A/C assistance Support office*

Effettua analisi preventive delle attività per definire la migliore distribuzione delle risorse, dei mezzi, delle attrezzature e delle infrastrutture disponibili.

Effettua reportistica, supporto amministrativo, gestione materiali, etc.

### *Ramp Duty supervision*

Verifica il buon andamento delle operazioni intervenendo in caso di necessità modificando turni e riallineando le risorse nelle diverse aree/attività.



## ALTAMENTE CONFIDENZIALE

Ex art. 5 del D.lgs. 6 febbraio 2007, n. 25

Allegato C

Definizione di Manutenzione (punto 2)

---

### I. **Maintenance, Repair and Overhaul (MRO) Agreed Business(es)**

AZ Servizi and Alitalia agree that Internal Restructurings shall be carried out in AZ Servizi pursuant to the terms and subject to the conditions of the Agreement in order that only the following activities relating to MRO activity in Fiumicino (including all assets (including real estate owned by AZ Servizi), liabilities, contracts and employees necessary to performed the MRO Agreed Business (as defined below)) shall be part of the Agreed Business(es):

1. Line Maintenance worldwide including:

Line Maintenance is referred to activities performed without recovering the aircraft in the hangars and includes trouble shooting, defect rectification, components' replacement, deferred items resolution, scheduled maintenance checks, minor repairs and modifications that can be accomplished by simple means. Above works are generally included inside 1A or lower checks. Said activities are directly carried out by AZ servizi personnel in certain outstations

2. Base Maintenance in Rome Fiumicino including:

Base Maintenance activities require both systematically suitable accommodation of aircraft into the hangars and the use of industrial equipment.

3. Light Maintenance in Rome Fiumicino.

Light Maintenance activities, according to AZ Maintenance Schedule, are currently executed in FCO and MXP, generally in 1-2 days with night shifts and include routine checks and related defect rectifications, deferred items closing, engine & LG change;

(1), (2) and (3) shall be referred to as the "**MRO Agreed Business**".