

# **BANDO PUBBLICO PER L'ASSEGNAZIONE DI AIUTI A COMPAGNIE AEREE PER L'AVVIAMENTO DI NUOVE ROTTE DI COLLEGAMENTO CON L'AEROPORTO DI ANCONA NELLE MARCHE**

## **1. Premesse**

1. La Regione Marche, con sede in via Gentile da Fabriano n. 9, Ancona, tra i suoi compiti istituzionali, "promuove la conoscenza e l'attrattività del territorio nelle sue componenti naturali, paesaggistiche e culturali, materiali e immateriali, valorizzandone pienamente le eccellenze e, allo stesso tempo, sostiene e qualifica l'offerta turistica dei sistemi territoriali delle Marche, favorendone la competitività".
2. Nell'ambito degli interventi previsti dalla D.A. n. 64/2017, concernente il Piano straordinario per lo sviluppo, la promozione e la valorizzazione delle Marche per la X legislatura, la Regione Marche intende attivare misure per promuovere il territorio regionale nei mercati di riferimento.
3. Secondo rilevazioni del *World Tourism Organisation* (UNTWO), nel 2017, il flusso dei turisti in Europa è stato di 672 milioni di unità, pari al 51% del flusso mondiale totale, con un incremento dell'8% rispetto all'anno precedente. Tale flusso turistico ha generato un giro d'affari di 519 miliardi di dollari, pari al 39% del volume totale del settore turistico mondiale. Secondo l'ISTAT, nel 2018, l'Italia ha registrato un nuovo record di presenze di clienti nei propri esercizi ricettivi, pari a 428,8 milioni. Il turismo italiano si divide equamente tra flussi turistici stranieri e nazionali. Con riferimento alla Regione Marche, la crisi del manifatturiero prima e successivamente le laceranti ferite del sisma (2016) che ha interessato oltre 1/3 del suo territorio hanno profondamente modificato le dinamiche di crescita e di sviluppo socio-economico della Regione. Il comparto produttivo del turismo, nel breve periodo, ha dato risposte immediate e convincenti divenendo ben presto un forte catalizzatore di risorse per investimenti e per il rilancio del sistema economico del territorio. In particolare, utilizzando anche risorse euro-unitarie, sotto l'impulso di una politica regionale che ha privilegiato investimenti infrastrutturali nel settore, creando nuove opportunità per le imprese e nuove prospettive per l'intero sistema regionale, il turismo è divenuto un efficace volano di sviluppo economico della Regione Marche. Tuttavia, l'intero settore turistico soffre pesantemente di evidenti storture che ne rallentano la crescita, ad iniziare dai dati sulla provenienza dei turisti, con percentuali di arrivi/presenze straniere assolutamente inadeguate rispetto al trend di una regione che ha effettuato una scelta precisa investendo e puntando per il futuro sul turismo. Infatti, sempre secondo i dati Istat 2018, nella Regione Marche, la presenza di turisti stranieri è stata pari al 17,8%, cioè 32,7 punti in meno rispetto alla media nazionale. La Regione Marche si posiziona al quart'ultimo posto nazionale per presenze straniere, lontana da regioni come il Veneto (67,7%), il Lazio (62,3%), la Lombardia (60%), regioni saldamente collegate a destinazioni aeroportuali internazionali.
4. Pertanto, il presente provvedimento è volto ad attivare nuovi collegamenti aerei da/per l'aeroporto di Ancona, con lo scopo di promuovere la conoscenza della destinazione Marche attraverso il canale del trasporto aereo, incentivando l'arrivo di turisti e/o modificandone le preferenze in termini di stagionalità. Inoltre, il provvedimento mira ad offrire migliori servizi ai residenti.

5. Si pone in evidenza altresì come l'attivazione di nuove rotte di collegamento con l'Aeroporto delle Marche rivesta, in linea con le disposizioni della Comunicazione della Commissione europea 2014/C 99/03 recante gli "Orientamenti sugli aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree" (gli "Orientamenti UE"), un ruolo fondamentale per lo sviluppo sociale ed economico della Regione, in quanto permette al territorio di superare gli svantaggi in termini di accessibilità da e verso altre regioni e/o altri paesi, dovuti alla non adeguata dotazione di infrastrutture.
6. In ogni caso, gli aiuti previsti dal presente bando saranno attuati soltanto dopo l'approvazione da parte della Commissione europea.
7. L'oggetto di questo provvedimento è pertanto volto a stimolare l'attivazione di nuove rotte in arrivo e in partenza dall'aeroporto delle Marche, da parte di vettori aerei, verso aeroporti dello Spazio Aereo Comune Europeo, nel pieno rispetto delle vigenti normative nazionali ed euro-unitarie.

## **2. Obiettivo**

1. L'obiettivo finale di questo intervento è attivare nuove rotte che favoriscano la connettività del territorio, accrescendo il volume di visitatori, e anche per offrire migliori servizi ai residenti.

## **3. Durata**

1. Il presente provvedimento si riferisce alle rotte che verranno attivate nel corso degli anni 2020, 2021 e 2022.

## **4. Beneficiari**

1. I beneficiari del provvedimento sono tutti i vettori aerei che soddisfano le condizioni tecnico - economiche indicate di seguito:
  - l'iscrizione al registro delle imprese della C.C.I.A.A., ovvero in analogo registro dello Stato di appartenenza per il tipo di attività inerente l'oggetto della presente procedura. Nel caso di organismi non tenuti all'obbligo di iscrizione al registro delle imprese della C.C.I.A.A., dichiarazione del legale rappresentante resa in forma di autocertificazione ai sensi del D.P.R. 445/2000 con la quale si dichiara l'insussistenza del suddetto obbligo di iscrizione. In caso di cooperative o consorzi di cooperative è richiesta anche l'iscrizione ai sensi del D.M. 23/06/2004 all'Albo delle Società Cooperative istituito presso il Ministero delle Attività Produttive (ora dello Sviluppo Economico) o secondo le modalità vigenti nello Stato di appartenenza, mentre in caso di cooperative sociali è richiesta l'iscrizione all'Albo regionale;
  - di disporre del Certificato di Operatore Aereo (COA);
  - di detenere la licenza di esercizio di trasporto aereo rilasciata ai sensi della normativa comunitaria (Regolamento (CE) n. 1008/2008 e s.m.i.);

- di non fare parte della cosiddetta “black list” relativa alle compagnie aeree che non rispondono agli standard di sicurezza europea, così come pubblicata sul sito internet: [http://ec.europa.eu/transport/modes/air/safety/airban/index\\_it.htm](http://ec.europa.eu/transport/modes/air/safety/airban/index_it.htm);
- di detenere polizze assicurative obbligatorie contro gli incidenti, che coprono in particolare passeggeri, bagagli, merci trasportate/cargo e terzi, ai sensi, tra l’altro, del Regolamento (CE) n. 785/2004, così come modificato dal Regolamento (CE) n. 285/2010;
- l’beneficiario non deve avere posizioni debitorie/contenziosi aperti nei confronti della Regione Marche e/o della Società di Gestione dell’Aeroporto delle Marche, al momento della proposta;
- il beneficiario deve essere in regola con gli obblighi relativi alla regolarità contributiva e fiscale, secondo la legislazione italiana o quella del proprio paese di origine;
- il vettore beneficiario deve essere in regola con gli obblighi relativi alla normativa antimafia, secondo la legislazione italiana o quella del proprio paese di origine;
- l’impresa beneficiaria non deve essere un’impresa in stato di difficoltà secondo la definizione di cui agli orientamenti della Commissione europea sugli aiuti di Stato per il salvataggio e la ristrutturazione di imprese non finanziarie in difficoltà (GU C 249 del 31.7.2014, pag. 1);
- le compagnie aeree non possono partecipare al bando per il tramite di associazioni temporanee di imprese, Joint Ventures, o altre forme di raggruppamenti di imprese, costituiti ai fini della partecipazione alla gara indetta da Regione Marche. È altresì esclusa la possibilità per compagnie aeree facenti parte del medesimo gruppo di partecipare al bando separatamente in riferimento alla medesima rotta. È fatta comunque salva la possibilità per compagnie aeree facenti parte del medesimo gruppo di partecipare al bando separatamente in riferimento a rotte diverse;
- è esclusa l’impresa partecipante che ha beneficiato di un precedente aiuto illegittimo dichiarato incompatibile da una decisione della Commissione e non l’ha rimborsato al momento di presentazione della domanda di partecipazione al bando.

## **5. Tipo di aiuto**

1. L’aiuto all’avviamento avverrà tramite un finanziamento diretto al vettore che avrà presentato, per ciascuna rotta, la proposta tecnico economica più vantaggiosa in termini di servizi offerti e numero dei passeggeri potenzialmente interessati, che permettono lo sviluppo del traffico aereo da e per le Marche.

## **6. Rotte**

1. Ai sensi dei vigenti Orientamenti UE, nonché della comunicazione UE c 2020 4007, l'aiuto allo start up può essere erogato per l'attivazione di nuove rotte, qualora la nuova rotta soddisfi i seguenti criteri:
  - La rotta promuova l'aumento del volume del traffico dei passeggeri;
  - L'aiuto non determini il trasferimento di passeggeri da una compagnia all'altra;
  - L'aiuto non si cumuli con altri aiuti presenti sulla stessa rotta, o rotta comparabile, quali, ad esempio, obblighi di servizio pubblico o altri finanziamenti che coprono gli stessi costi ma erogati da altri stati;
  - L'aiuto all'avviamento potrà essere concesso solo se il servizio aereo proposto non sia già operato tra i due aeroporti della rotta in questione, e rispettivi bacini d'utenza, da intendersi secondo la definizione di cui al punto 25 n. 12 della comunicazione UE 2014/C 99/03;
  - I nuovi collegamenti attivati dovranno rispettare quanto previsto dal punto 151 degli Orientamenti UE, e cioè non dovranno già essere operati da un servizio ferroviario ad alta velocità, da intendersi secondo la definizione di cui al punto 25, n. 17) degli Orientamenti UE (i.e. "treno ad alta velocità: un treno in grado di raggiungere velocità superiori a 200 km/h") o da un altro aeroporto nello stesso bacino di utenza in condizioni analoghe, in particolare per quanto riguarda la durata del viaggio.

**Non saranno prese in considerazione domande che non rispettino tutti i punti sopraindicati.**

2. Nel rispetto dei criteri sopra indicati la Regione Marche ha individuato i mercati da supportare con l'aiuto allo start up per nuovi collegamenti/frequenze, come segue:

N. Mercato	Descrizione	Budget (Euro)		
		2020	2021	2022
1	Roma Fiumicino	150.000,00	700.000,00	700.000,00
2	Milano Linate	200.000,00	425.000,00	425.000,00
3	Milano Malpensa	200.000,00	450.000,00	450.000,00
4	Italia altri aeroporti	150.000,00	1.000.000,00	1.000.000,00
5	Gran Bretagna/Irlanda	200.000,00	1.100.000,00	1.100.000,00
6	Nord Europa (Finlandia, Norvegia, Svezia, Olanda, Danimarca, Germania)	250.000,00	1.025.000,00	1.025.000,00
7	Europa Occidentale (Francia, Svizzera, Spagna, Portogallo)	100.000,00	400.000,00	400.000,00

8	Europa Orientale (Bulgaria, Ungheria, Romania, Polonia)	100.000,00	450.000,00	450.000,00
9	Balcani	50.000,00	300.000,00	300.000,00
10	Altri mercati all'interno dello spazio aereo comune europeo, così come individuato al punto 5.2 142 della Comunicazione UE 2014/C 99/03	100.000,00	150.000,00	150.000,00

<b>Totali</b>	<b>1.500.000,00</b>	<b>6.000.000,00</b>	<b>6.000.000,00</b>
---------------	---------------------	---------------------	---------------------

3. Sono comunque esclusi i collegamenti con aeroporti e rispettivi bacini di utenza da/per i quali l'aeroporto di Ancona ha già delle rotte già operanti o con servizio di biglietteria attivo alla data di pubblicazione del presente bando.
4. I vettori interessati a partecipare a questo bando sono invitati a trasmettere una domanda, redatta esclusivamente in lingua italiana, per attivare almeno una delle nuove rotte dai mercati di cui alla tabella precedente. Per ogni rotta che verrà attivata dovranno essere garantite almeno due frequenze settimanali (per frequenza si intende un ciclo completo di volo: Aeroporto di partenza – Aeroporto di Arrivo – Aeroporto di partenza). Per ogni rotta dovrà essere inoltre garantita una durata di almeno 16 settimane, fermo quanto disposto dal punto 147 degli Orientamenti UE.
5. Qualora nelle offerte presentate dai vettori si riscontri la presenza dei seguenti elementi, essi saranno considerati come ulteriormente qualificanti le offerte stesse:
  - la compagnia aerea può assicurare una disponibilità di posti più elevata, tenuto conto sia del numero delle frequenze programmate (oltre le minime richieste), sia della capacità degli aeromobili utilizzati;
  - per quanto riguarda i lotti 4 – 10, la compagnia aerea può prevedere di attivare più rotte di collegamento all'interno della stessa macro-aerea e/o all'interno dello spazio aereo comune europeo verso l'aeroporto delle Marche;
  - la compagnia aerea può programmare due frequenze a ridosso del fine settimana (ossia il lunedì e il venerdì);
  - la compagnia aerea può programmare rotte per più di un anno all'interno del triennio interessato dall'aiuto (2020 – 2022), fermo restando l'obbligo da parte del vettore in questione di impegnarsi ad erogare il servizio per un periodo altrettanto lungo senza tuttavia beneficiare del contributo pubblico;
  - la compagnia aerea può programmare frequenze in grado di consentire la destagionalizzazione del servizio.

6. In caso di equivalenza tra disponibilità di posti e collegamenti (nel caso dei lotti 4 – 10), sarà preferita la compagnia aerea che ottiene il punteggio più alto sulla base del meccanismo di calcolo descritto nella sezione 10.
7. I vettori dovranno in ogni caso operare i nuovi collegamenti per il periodo oggetto del presente bando, e rispettare quanto previsto dal punto 147 degli Orientamenti UE. Inoltre, le nuove rotte dovranno essere attivate da e verso l'aeroporto di Ancona solo successivamente alla presentazione della domanda di aiuto, secondo quanto previsto dal punto 149 degli Orientamenti UE.

## **7. Qualità del collegamento**

1. In caso di inosservanza delle prestazioni e degli obblighi assunti, comunicati dalla società di gestione dell'aeroporto delle Marche, la Regione Marche può comminare al vettore penali in misura crescente a seconda del numero delle violazioni commesse.
2. Il numero dei voli cancellati per motivi direttamente imputabili al vettore non deve superare per l'intero periodo il 2% dei voli previsti. Oltre tale limite, il vettore vedrà ridursi l'ammontare del contributo dovuto, a titolo di penale, della somma di € 2.000,00 per ogni cancellazione accertata al termine del periodo di alta stagionalità.
3. Ferme restando le penali di cui sopra, al vettore sono comminabili, in aggiunta, le sanzioni previste per la violazione degli obblighi derivanti dalla normativa comunitaria e nazionale.
4. Non costituisce inadempimento imputabile al vettore l'interruzione del servizio per casi di forza maggiore, tra i quali, a fini esemplificativi, condizioni metereologiche pericolose, chiusura dell'Aeroporto delle Marche, problemi di sicurezza, e scioperi.

## **8. Piano Industriale**

1. Ai sensi del punto 147 degli Orientamenti UE, i vettori interessati dovranno produrre un piano industriale *ex ante* che preveda che la rotta che riceve l'aiuto presenti prospettive di redditività per la compagnia aerea, senza finanziamento pubblico, dopo tre anni. In assenza di un piano industriale per una rotta, i vettori interessati devono impegnarsi in modo irrevocabile ad operare la rotta di cui trattasi per un periodo almeno pari a quello per cui ricevono gli aiuti all'avviamento.
2. Il mancato rispetto delle prescrizioni di cui al presente articolo costituisce causa di esclusione dalla partecipazione al presente Bando.

## **9. Piano operativo**

1. Il piano operativo dovrà contenere le informazioni seguenti:
  - indicazione della rotta da attivare;
  - data di attivazione della rotta;
  - la frequenza prevista, nel rispetto di quanto previsto *supra*;

- la stima del flusso di passeggeri originati previsti sulla rotta;
- gli orari previsti per l'attivazione del servizio con l'indicazione dei giorni di esercizio.

## 10. Criteri per la formazione delle graduatorie

1. Nel valorizzare e confrontare le offerte presentate dalle compagnie aeree per ciascun Mercato, si utilizzerà uno schema di attribuzione di un punteggio  $P_{tot}$  articolato come segue:

- per quanto riguarda la valorizzazione delle offerte per i lotti 1 – 3, verrà adottata la seguente formula:

$$P_{tot} = P_a + P_c + P_d + P_e$$

- per quanto concerne la valorizzazione delle offerte per i lotti 4 – 10, verrà adottata la seguente formula:

$$P_{tot} = P_a + P_b + P_c + P_d + P_e$$

**Componente  $P_a$  – Capacità offerta (massimo 34 punti per i lotti 1 – 3; massimo 30 punti per i lotti 4 – 10)**

$$P_a = \frac{NPAX}{\max (NPAX_i)} * 34, \text{ per i lotti 1 – 3}$$

$$P_a = \frac{NPAX}{\max (NPAX_i)} * 30, \text{ per i lotti 4 – 10}$$

dove:

- $NPAX$  rappresenta la media annuale dei posti previsti nella proposta per il Mercato in esame, calcolata durante il periodo per cui si richiede il contributo. A sua volta, il numero di posti previsti in un determinato anno sarà calcolato come il prodotto tra il numero delle frequenze annuali offerte durante l'anno in questione per cui si richiede il contributo e la capacità degli aeromobili che la compagnia aerea intenderà utilizzare per svolgere tali frequenze. Una volta ottenuto il numero di posti previsti nella proposta per ciascun anno per cui si richiede il contributo, sarà necessario calcolare la media aritmetica di tali valori; e
- $NPAX_i$  rappresenta invece la media annuale dei posti previsti per il Mercato in esame, calcolata durante il periodo per cui si richiede il contributo, inclusi nella proposta  $i$ -esima, dove  $1 \leq i \leq n$  ed  $n$  è pari al numero totale delle offerte ricevute per il Mercato in esame.<sup>1</sup>

Si precisa che, per quanto concerne i lotti 1 – 3, trattandosi di collegamenti *point-to-point* piuttosto che di macro-aree geografiche contenenti un ampio numero di

<sup>1</sup> Il procedimento algebrico per il calcolo della media annuale è lo stesso rispetto a quanto illustrato con riferimento alla componente  $NPAX$ .

collegamenti possibili, la valorizzazione delle offerte terrà conto del numero massimo di posti previsti per il singolo collegamento in questione. Nel caso invece dei lotti 4 – 10, la valorizzazione terrà conto del numero massimo di posti offerti per tutti i collegamenti inclusi nella macro-area geografica per i quali sono state presentate offerte da parte delle compagnie aeree.<sup>2</sup>

**Componente  $P_b$  – Numero di collegamenti offerti – componente valida solamente per i lotti 4 – 10 (massimo 10 punti)**

$$P_b = \frac{NCL}{\max (NCL_j)} * 10, \text{ per i soli lotti 4 – 10}$$

dove:

- $NCL$  rappresenta il numero totale di collegamenti (singole rotte *point-to-point*) offerti per il Mercato in esame, durante il periodo per cui si richiede il contributo; e
- $NCL_j$  rappresenta il numero totale di collegamenti offerti per il Mercato in esame, durante il periodo per cui si richiede il contributo, inclusi nella proposta  $j$ -esima, dove  $1 \leq j \leq n$  ed  $n$  è pari al numero totale delle offerte relative al Mercato in esame.

Per quanto riguarda i lotti 1 – 3, trattandosi di singoli collegamenti *point-to-point* piuttosto che di macro-aree geografiche, tale componente non verrà quantificata in sede di valorizzazione delle offerte.

**Componente  $P_c$  – Frequenze a ridosso del fine settimana (massimo 22 punti per i lotti 1 – 3, massimo 20 punti per i lotti 4 – 10)**

$$P_c = \frac{NWC}{\max (NWC_k)} * 22, \text{ per i lotti 1 – 3}$$

$$P_c = \frac{NWC}{\max (NWC_k)} * 20, \text{ per i lotti 4 – 10}$$

dove:

- $NWC$  rappresenta la media annuale di settimane contenenti frequenze a ridosso del fine settimana (almeno una frequenza il lunedì e una frequenza il venerdì nell'arco della stessa settimana) previste nella proposta per il Mercato in esame, calcolata durante il periodo per cui si richiede il contributo; e
- $NWC_k$  rappresenta invece la media annuale di settimane contenenti frequenze a ridosso del fine settimana (almeno una frequenza il lunedì e una frequenza il venerdì nell'arco della stessa settimana) incluse nella proposta  $k$ -esima, con  $1 \leq k \leq m$  ed  $m$  rappresenta il numero totale delle offerte che includono frequenze a ridosso del fine settimana relative al Mercato oggetto di valutazione.

---

<sup>2</sup> Nel caso dei lotti 4-10, qualora una compagnia aerea decidesse di offrire più di un collegamento all'interno dello stesso lotto, la componente  $P_a$  (capacità offerta) verrà calcolata come la media delle somme delle capacità annuali offerte sui diversi collegamenti.



Anche in questo caso si precisa che, per quanto concerne i lotti 1 – 3, trattandosi di collegamenti *point-to-point* piuttosto che di macro-aree geografiche contenenti un ampio numero di collegamenti possibili, la valorizzazione delle offerte terrà conto delle frequenze a ridosso del fine settimana previste per il singolo collegamento in questione. Nel caso invece dei lotti 4 – 10, la valorizzazione terrà conto delle frequenze a ridosso del fine settimana offerte per tutti i collegamenti inclusi all'interno della macro-area geografica per i quali sono stati presentati offerte da parte delle compagnie aeree.<sup>3</sup>

**Componente  $P_d$  – Rotte per più di un anno (massimo 22 punti per i lotti 1 – 3, massimo 20 punti per i lotti 4 – 10)**

$$P_d = \frac{NYR}{\max(NYR_l)} * 22, \text{ per i lotti 1 – 3}$$

$$P_d = \frac{NYR}{\max(NYR_l)} * 20, \text{ per i lotti 4 – 10}$$

dove:

- $NYR$  rappresenta il numero totale di anni di operatività per i collegamenti offerti per il Mercato durante il triennio 2020 – 2022; e
- $NYR_l$  rappresenta invece il numero totale di anni di operatività durante il triennio 2020 – 2022 per i collegamenti offerti per il Mercato inclusi nella proposta  $l$ -esima, con  $1 \leq l \leq n$  ed  $n$  rappresenta il numero totale delle offerte che includono collegamenti relativi al Mercato oggetto di valutazione.

Si precisa che, nel caso dei lotti 4 – 10, la componente  $P_d$  (rotte per più di un anno) sarà calcolata sul collegamento per cui è previsto il maggior numero di anni di operatività.

Anche in questo caso si precisa che, per quanto concerne i lotti 1 – 3, trattandosi di collegamenti *point-to-point* piuttosto che di macro-aree geografiche contenenti un ampio numero di collegamenti possibili, la valorizzazione delle offerte terrà conto del numero di anni di operatività sul singolo collegamento in questione. Nel caso invece dei lotti 4 – 10, la valorizzazione terrà conto del numero di anni di operatività offerti per tutti i collegamenti inclusi all'interno della macro-area geografica per la quale sono state presentate offerte da parte delle compagnie aeree.

**Componente  $P_e$  – Destagionalizzazione (massimo 22 punti per i lotti 1 – 3, massimo 20 punti per i lotti 4 – 10)**

$$P_e = \frac{NWS}{\max(NWS_h)} * 22, \text{ per i lotti 1 – 3}$$

$$P_e = \frac{NWS}{\max(NWS_h)} * 20, \text{ per i lotti 4 – 10}$$

dove:

---

<sup>3</sup> Nel caso dei lotti 4-10, qualora una compagnia aerea decidesse di offrire più di un collegamento all'interno dello stesso lotto, la componente  $P_c$  (frequenze al ridosso del fine settimana) verrà calcolata come la media delle somme delle settimane contenenti frequenze a ridosso del fine settimana offerte sui diversi collegamenti.

- $NWS$  rappresenta la media annuale di frequenze offerte per il Mercato per il quale si propone operatività nella stagione *IATA Winter*,<sup>4</sup> e
- $NWS_h$  rappresenta invece la media annuale di frequenze offerte per il Mercato per il quale si propone operatività nella stagione *IATA Winter*, inclusi nella proposta  $h$ -esima con  $1 \leq h \leq q$  ed  $q$  rappresenta il numero totale delle offerte che includono collegamenti che prevedono operatività nella stagione *IATA Winter* relativi al Mercato oggetto di valutazione.

Anche in questo caso si precisa che, per quanto concerne i lotti 1 – 3, trattandosi di collegamenti *point-to-point* piuttosto che di macro-aree geografiche contenenti un ampio numero di collegamenti possibili, la valorizzazione delle offerte terrà conto del fenomeno della destagionalizzazione per il singolo collegamento in questione. Nel caso invece dei lotti 4 – 10, la valorizzazione terrà conto di tutti i collegamenti inclusi nella macro-area geografica per la quale sono state presentate offerte da parte delle compagnie aeree.<sup>5</sup>

## 11. Modalità di calcolo del contributo

1. L'aiuto all'avviamento può coprire fino ad un massimo del 50% dei diritti aeroportuali in relazione a una rotta per un periodo massimo di tre anni, come previsto dal punto 150 degli Orientamenti UE. In particolare, i costi ammissibili sono i diritti aeroportuali in relazione alla rotta. Ai fini della valutazione dei costi per diritti aeroportuali, le voci da prendere in considerazione, sono:
  - Tasse di atterraggio e decollo;
  - Tasse aeroportuali a passeggero;
  - Diritti di Handling.
2. L'aiuto allo start-up verrà calcolato sui collegamenti attivati secondo le graduatorie derivanti dal presente Bando e nei limi delle risorse finanziarie complessivamente disponibili, pari a:
  - € 1.500.000,00 per l'esercizio finanziario 2020;
  - € 6.000.000,00 per l'esercizio finanziario 2021;
  - € 6.000.000,00 per l'esercizio finanziario 2022.
3. Nel caso in cui si rendano disponibili ulteriori risorse finanziarie, per effetto di economie o nuovi stanziamenti, è facoltà della Regione Marche di procedere allo scorrimento delle graduatorie di cui al presente bando.
4. La Regione Marche si riserva inoltre la facoltà, qualora se ne riscontri l'opportunità, di prorogare i termini e la durata del presente Bando.

<sup>4</sup> Per stagione *IATA Winter* si intende quella compresa tra l'ultima domenica di ottobre e l'ultimo sabato di marzo. Link: <https://www.iata.org/contentassets/4ede2aabfcc14a55919e468054d714fe/wsg-edition-9-english-version.pdf> (ultimo accesso avvenuto il 3 marzo 2020).

<sup>5</sup> Nel caso dei lotti 4-10, qualora una compagnia aerea decidesse di offrire più di un collegamento all'interno dello stesso lotto, la componente  $P_e$  (destagionalizzazione) verrà calcolata come la media delle somme delle frequenze annuali offerte sui diversi collegamenti contenuti nel lotto per il quale si propone operatività nella stagione *IATA Winter*.

5. Per i vettori utilmente collocati in graduatoria, l'aiuto erogabile verrà calcolato per un **massimo del 50% dei diritti aeroportuali**, calcolati in via preventiva, come segue:

BASE PER IL CALCOLO DELL'AIUTO EROGABILE = [(Tasse atterraggio e decollo) x (Totale frequenze)] + [(tasse aeroportuali) x (Passeggeri attesi)] + [(diritti di Handling) x (tonnellate dell'aeromobile) x (Totale frequenze)]

## 12. Erogazione dell'aiuto

1. L'aiuto **effettivamente erogato** sarà per un **massimo del 50% dei diritti aeroportuali** calcolato a seguito della rendicontazione da parte del vettore, dei passeggeri effettivamente trasportati e delle frequenze effettivamente operate, come segue:

BASE PER IL CALCOLO DELL'AIUTO EFFETTIVAMENTE EROGATO = [(Tasse atterraggio e decollo) x (Totale frequenze effettivamente operate)] + [(tasse aeroportuali) x (Passeggeri effettivamente trasportati)] + [(diritti di Handling) x (tonnellate dell'aeromobile effettivamente utilizzato) x (Totale frequenze effettivamente operate)]

2. Per ciascun anno, la liquidazione della somma avverrà in tre parti così suddivise:
- 20% a 30 giorni dalla rendicontazione del 20% delle frequenze realizzate, previa verifica della rendicontazione;
  - 40% a 30 giorni dalla rendicontazione di un ulteriore 40% delle frequenze realizzate, previa verifica della rendicontazione;
  - 40% a 30 giorni dalla rendicontazione del totale delle frequenze realizzate, previa verifica della rendicontazione.
3. Il beneficiario potrà richiedere il pagamento anticipato del primo 20% delle frequenze proposte, previa presentazione di garanzia fidejussoria rilasciata da istituto di credito o da primaria compagnia assicurativa, ai sensi della vigente normativa italiana.
4. L'eventuale differenza tra la somma erogata in anticipo e la somma effettivamente spettante sarà conguagliata in sede di liquidazione della seconda parte.
5. Regione Marche sospende il pagamento dell'aiuto concesso nel quadro del presente regime a favore delle compagnie aeree che abbiano beneficiato di un precedente aiuto illegittimo dichiarato incompatibile da una decisione della Commissione successiva all'aggiudicazione del bando, finché tali imprese non abbiano rimborsato o versato in un conto bloccato l'importo totale dell'aiuto illegittimo e incompatibile, inclusi gli interessi di recupero.

## 13. Termini di presentazione della domanda

1. La domanda di partecipazione ai lotti 1) – 2) e 3) del presente bando, redatta esclusivamente in lingua italiana, dovrà pervenire a mezzo PEC, all'indirizzo: [regione.marche.serviziosvm@emarche.it](mailto:regione.marche.serviziosvm@emarche.it) o plico raccomandato, all'indirizzo: **Regione Marche, Servizio Sviluppo e Valorizzazione, via G. Da Fabriano 9 – 60121 Ancona An Italy** - entro le ore 12:00 del 31 luglio 2020. Non saranno prese

in considerazione domande pervenute oltre tale termine, se la Regione non ha preventivamente autorizzato la proroga dei termini di presentazione.

2. La domanda di partecipazione ai lotti 4) – 5) – 6) – 7) – 8) - 9) e 10) del presente bando, redatta esclusivamente in lingua italiana, dovrà pervenire a mezzo PEC, all'indirizzo [regione.marche.serviziosvm@emarche.it](mailto:regione.marche.serviziosvm@emarche.it) o plico raccomandato, all'indirizzo: **Regione Marche, Servizio Sviluppo e Valorizzazione, via G. Da Fabriano 9 – 60121 Ancona An Italy** - entro le ore 12:00 del 31 Agosto 2020. Non saranno prese in considerazione domande pervenute oltre tale termine, se la Regione non ha preventivamente autorizzato la proroga dei termini di presentazione.
3. Sull'oggetto della PEC o sul plico dovrà essere riportata la dicitura :”domanda di partecipazione al **bando pubblico per l’assegnazione di aiuti a compagnie aeree per l’avviamento di nuove rotte di collegamento con l’aeroporto di Ancona nelle Marche**”.
4. In caso di invio di plico, lo stesso potrà essere inviato mediante servizio postale, a mezzo di raccomandata con avviso di ricevimento, o mediante corrieri privati o agenzie di recapito debitamente autorizzati, ovvero consegnato a mano. In tale ultimo caso verrà rilasciata apposita ricevuta con l’indicazione dell’ora e della data di consegna.

La consegna o il recapito può avvenire nelle giornate non festive dal lunedì al venerdì, dalle ore 9:00 alle ore 13:00 e nei giorni di martedì e giovedì anche dalle ore 15:00 alle ore 17:00.

L’invio o la consegna del plico è a totale ed esclusivo rischio del mittente, restando esclusa qualsivoglia responsabilità della Regione Marche ove per disguidi postali o di altra natura, ovvero, per qualsiasi motivo, esso non pervenga entro il previsto termine perentorio di scadenza all’indirizzo di destinazione.

Non saranno in alcun caso presi in considerazione i plichi pervenuti oltre il suddetto termine perentorio di scadenza, anche indipendentemente dalla volontà del concorrente ed anche se spediti prima del termine medesimo; ciò vale anche per i plichi inviati a mezzo raccomandata con avviso di ricevimento, a nulla valendo la data di spedizione risultante dal timbro postale dell’agenzia accettante. Tali plichi non verranno aperti e verranno considerati come non consegnati. Ai fini dell’accertamento del termine di presentazione fa fede esclusivamente la data e l’ora indicate all’atto della protocollazione della busta da parte della Regione Marche.

Ogni comunicazione o informazione relativamente a questo bando dovrà essere inviata a: [department.tourism@regione.marche.it](mailto:department.tourism@regione.marche.it)