Allegato A)

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 turistiche 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. L'oggetto di questo provvedimento è pertanto 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.

7. Con la decisione C(2020) 4007 final dell'11 giugno 2020 nel caso SA.57002 (2020/N), la Commissione europea ha autorizzato la concessione di aiuti all'avviamento di nuove rotte da/per l'aeroporto di Ancona a favore di compagnie aeree secondo le regole previste dagli Orientamenti UE.

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 2021 e 2022, con facoltà per le compagnie di presentare offerte per annualità ulteriori rispetto a quelle previste nel bando (fermo restando che gli aiuti saranno concessi soltanto in riferimento a servizi erogati negli anni 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;

- 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;

- il 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 relativa alla regolarità contributiva e fiscale, secondo la legislazione italiana o quella del proprio paese di origine;

- il beneficiario deve essere in regola con gli obblighi relativi alla normativa antimafia, secondo la legislazione italiana o quella del proprio paese di origine;

- il beneficiario 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;

- è consentita, durante il periodo di efficacia ed esecuzione del contratto e/o della convenzione, la modifica soggettiva dell’aggiudicatario iniziale, a seguito di ristrutturazioni societarie, comprese acquisizioni, fusioni, scissioni, affitto e/o cessione di azienda o di ramo della stessa, con altro operatore economico che soddisfi i criteri di cui al presente 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, nel rispetto dei criteri di cui alla decisione della Commissione europea C(2020) 4007 final dell'11 giugno 2020 nel caso SA.57002 (2020/N). Il presente aiuto non comporta la modifica delle dotazione finanziaria del regime autorizzato ed è concesso nel rispetto delle disposizioni della succitata decisione.

6. Rotte

1. Ai sensi dei vigenti Orientamenti UE, nonché della menzionata decisione della Commissione europea C(2020) 4007 final dell'11 giugno 2020 nel caso SA.57002 (2020/N), l'aiuto 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 degli Orientamenti UE;
   - 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 per nuovi collegamenti/frequenze, come segue:

N. Mercato	Descrizione	Budget (Euro)	
		2021	2022
1	Roma Fiumicino	250.000	500.000
2	Milano Malpensa	200.000	400.000
3	Italia altre destinazioni	150.000	500.000
	Totale rotte nazionali	**600.000**	**1.400.000**

4	Nord Europa (Finlandia, Norvegia, Svezia, Olanda, Danimarca, Germania Gran Bretagna, Irlanda)	100.000	880.000
5	Europa Occidentale (Francia, Svizzera, Spagna, Portogallo)	92.967	437.000
6	Europa Orientale (Bulgaria, Ungheria, Romania, Polonia, Grecia)	100.000	855.666
7	Balcani (Croazia, Slovenia, Serbia, Montenegro, Macedonia, Albania)	50.000	600.000
	Totale rotte estere	342.967	2.772.666
	TOTALE GENERALE	**942.967**	**4.172.666**

3. Sono comunque esclusi i collegamenti con aeroporti e rispettivi bacini di utenza da/per l'aeroporto di Ancona già operanti o con servizio di biglietteria attivo alla data di pubblicazione del presente bando oppure al momento di presentazione della domanda.

4. I vettori interessati a partecipare a questo bando sono invitati a trasmettere una domanda, per attivare almeno una delle nuove rotte dai mercati di cui alla tabella precedente, redatta a scelta del vettore in lingua italiana o inglese, fermo restando che la lingua del presente procedimento è la lingua italiana.

5. 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.

6. 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;

   - 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);

   - relativamente alle rotte di Roma e Milano, la compagnia aerea può programmare frequenze che consentano la connessione con le principali rotte internazionali/intercontinentali e nelle fasce orarie che agevolino il traffico passeggeri "business"

- la compagnia aerea può programmare rotte per più di un anno all'interno del periodo interessato dall'aiuto (2021 – 2022), fermo restando l'obbligo da parte del vettore in questione di rispettare quanto previsto al punto 147 degli Orientamenti UE;

- la compagnia aerea può programmare frequenze in grado di consentire la destagionalizzazione del servizio.

7. Sarà preferita la compagnia aerea che ottiene il punteggio più alto sulla base del meccanismo di calcolo descritto nella sezione 10.

8. 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 10% 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 titolo esemplificativo e non esaustivo, condizioni metereologiche pericolose, chiusura dell'Aeroporto delle Marche, problemi di sicurezza, scioperi e provvedimenti dell'autorità competente.

8. Piano Industriale

1. Ai sensi del punto 147 degli Orientamenti UE, i vettori interessati dovranno produrre un piano industriale *ex ante* dal quale si evince che la rotta beneficiaria dell'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.

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.
- Il tipo di aeromobile che si prevede di utilizzare.

10. Criteri per la formazione delle graduatorie

1. Nel valorizzare e confrontare le offerte presentate dalle compagnie aeree per ciascun Mercato, come definiti nella tabella di cui all'art. 6, comma 2, si utilizzerà uno schema di attribuzione di un punteggio $\boldsymbol{P_{tot}}$ articolato come segue:

   - per quanto riguarda la valorizzazione delle offerte per i mercati 1 – 2, verrà adottata la seguente formula:

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

   - per quanto concerne la valorizzazione delle offerte per i mercati 3 – 7, verrà adottata la seguente formula:

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

Componente $\boldsymbol{P_a}$ – Capacità offerta (massimo 34 punti per i mercati 1 – 2; massimo 30 punti per i mercati 3 – 7)

$$P_a = \frac{NPAX}{\max\ (NPAX_i)} * 34 \text{ , per i mercati 1 – 2}$$

$$P_a = \frac{NPAX}{\max\ (NPAX_i)} * 30 \text{ , per i mercati 3 – 7}$$

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;

- $NPAX_i$ 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.[1]

Si precisa che, per quanto concerne i mercati 1 – 2, 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 massimo di posti previsti per il singolo collegamento in questione. Nel caso invece dei mercati 3 – 7, 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.[2]

Componente P_b – Numero di collegamenti offerti – componente valida solamente per i mercati 3 – 7 (massimo 10 punti)

$$P_b = \frac{NCL}{\max\ (NCL_j)} * 10 \text{ , per i soli mercati 3 – 7}$$

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 mercati 1 – 2, 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 mercati 1 – 2, massimo 20 punti per i mercati 3 – 7)

$$P_c = \frac{NWC}{\max\ (NWC_k)} * 22 \text{ , per i mercati 1 – 2}$$

$$P_c = \frac{NWC}{\max\ (NWC_k)} * 20 \text{ , per i mercati 3 – 7}$$

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;

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

[2] Nel caso dei mercati 3-7, qualora una compagnia aerea decidesse di offrire più di un collegamento all'interno dello stesso mercato, la componente P_a (capacità offerta) verrà calcolata come la media delle somme delle capacità annuali offerte sui diversi collegamenti.

- 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 delle 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.

Anche in questo caso si precisa che, per quanto concerne i mercati 1 – 2, 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 mercati 3 – 7, 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.[3]

Componente P_d – Rotte per più di un anno (massimo 22 punti per i mercati 1 – 2, massimo 20 punti per i mercati 3 – 7)

$$P_d = \frac{NYR}{\max\ (NYR_l)} * 22 \text{ , per i mercati 1 – 2}$$

$$P_d = \frac{NYR}{\max\ (NYR_l)} * 20 \text{ , per i mercati 3 – 7}$$

dove:

- NYR rappresenta il numero totale di anni di operatività per i collegamenti offerti per il Mercato durante il periodo 2021 - 2022; e

- NYR_l rappresenta invece il numero totale di anni di operatività durante il periodo 2021-2022 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 mercati 3 – 7, 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 mercati 1 – 2, 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 mercati 3 – 7, 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 mercati 1 – 2, massimo 20 punti per i mercati 3 – 7)

[3] Nel caso dei mercati 3-7, qualora una compagnia aerea decidesse di offrire più di un collegamento all'interno dello stesso mercato, 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.

$$P_e = \frac{NWS}{\max\ (NWS_h)} * 22$$, per i mercati 1 – 2

$$P_e = \frac{NWS}{\max\ (NWS_h)} * 20$$, per i mercati 3 – 7

dove:

- NWS rappresenta la media annuale di frequenze offerte per il Mercato per il quale si propone operatività nella stagione *IATA Winter*;[4] 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 mercati 1 – 2, 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 mercati 3 – 7, 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.[5]

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:

   - € 942.967,00 per l'esercizio finanziario 2021;
   - € 4.172.666,00 per l'esercizio finanziario 2022;

[4] 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).

[5] Nel caso dei mercati 3-7, qualora una compagnia aerea decidesse di offrire più di un collegamento all'interno dello stesso mercato, la componente P_e (destagionalizzazione) verrà calcolata come la media delle somme delle frequenze annuali offerte sui diversi collegamenti contenuti nel mercato per il quale si propone operatività nella stagione *IATA Winter*.

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 di presentazione delle domande e la durata del presente Bando.

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 fideiussoria 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.

6. Inoltre, ai sensi di quanto stabilito dal punto 31 della decisione della Commissione europea C(2020) 4007 final, se la compagnia aerea decide di cessare di operare sulla rotta per la quale riceve sostegno finanziario prima del completamento del periodo di pagamento concordato senza che sia stata raggiunta la redditività della rotta, verrà rimborsato alla regione Marche tutto l'aiuto ricevuto fino alla cessazione delle operazioni, indicizzato al tasso di riferimento stabilito dalla Commissione per l'Italia. Il calcolo per l'indicizzazione sarà effettuato dal momento della concessione del sostegno finanziario e fino al suo completo recupero, in conformità con le normative nazionali e le norme dell'Unione per il recupero degli aiuti di Stato.

13. Termini di presentazione della domanda

1. La domanda di partecipazione, redatta utilizzando l'apposito ***Modello 1*** allegato al presente bando, dovrà pervenire a mezzo PEC, all'indirizzo: regione.marche.serviziosvm@emarche.it o plico raccomandato, all'indirizzo: **Regione Marche, Servizio Sviluppo e Valorizzazione, via G. Da Fabriano 9 – 60121 Ancona - Italy** - **entro le ore 12:00 del 30/09/2021**. Qualora il vettore motivi di non avere a disposizione una PEC, saranno prese in considerazione anche domande pervenute, nei termini di cui sopra, tramite email non PEC, all'indirizzo: department.tourism@regione.marche.it;
   Limitatamente ai mercati per cui al 30/09/2021 non risulterà pervenuta nessuna offerta, il termine di presentazione della domanda si intende automaticamente prorogato al 30/11/2021

2. **Alla domanda di partecipazione deve essere allegata copia fotostatica di un documento d'identità del soggetto sottoscrittore della domanda stessa.**

3. Non saranno prese in considerazione domande pervenute oltre tale termine, a meno che la Regione non abbia preventivamente autorizzato la proroga dei termini di presentazione.

4. Si precisa che la domanda potrà essere redatta in lingua italiana o inglese, fermo restando che la lingua del presente procedimento è la lingua italiana.

5. Sull'oggetto della PEC o sul plico (o email nei casi sopra descritti) 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".*

6. In caso di invio di plico, lo stesso potrà essere inviato mediante servizio postale o equiparato, 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