

***Accordo quadro Provincia TPS & Airgest di collaborazione per conseguimento
dettato legislativo di cui alla legge regionale 16/11***

Bando Finanziamento Nuove Rotte



***Elementi costitutivi della procedura pubblica d'affidamento incentivi finanziari
per attivazione nuovi collegamenti aerei da Trapani Birgi***

CAPITOLATO TECNICO

VERSIONE 03 - 012016

CAPITOLATO TECNICO

1. Introduzione

L'aeroporto Vincenzo Florio è il terzo scalo della Sicilia dopo quelli di Catania e Palermo. Lo scalo trapanese è caratterizzato da una forte vocazione turistica in quanto ha, nel suo bacino di traffico, numerosi siti di interesse culturale, archeologico, balneare ed eno-gastronomico. In tale contesto, l'aeroporto non rappresenta un semplice nodo di traffico ma un vero e proprio motore per lo sviluppo economico del territorio.

L'aeroporto di Trapani costituisce, inoltre, un'infrastruttura indispensabile al tessuto sociale ed economico, in quanto permette al territorio, di superare gli svantaggi in termini di accessibilità terrestre da/verso altre regioni e/o altri paesi dovuti alla insularità e alla scarsa dotazione di infrastrutture. Sulla base di tali considerazioni, si evince il fondamentale ruolo dell'aeroporto per garantire la mobilità della popolazione residente (spostamenti per motivi di lavoro, salute, istruzione, ecc) verso destinazioni extra-regionali e internazionali.

Negli ultimi anni, l'attivazione di nuovi collegamenti ha stimolato la domanda potenziale, sia outgoing che incoming, rivolta al bacino di traffico dell'aeroporto di Trapani e ha prodotto un rilevante aumento del traffico aereo. Questo fenomeno si è rivelato, pertanto, fondamentale per attivare lo sviluppo economico e turistico del territorio.

L'attuale crisi economica ha tuttavia limitato l'attivazione di nuovi collegamenti nazionali e internazionali in quanto, ha ridotto la propensione dei vettori a investire in *marketing* e sviluppo di nuove rotte. L'oggetto di questo provvedimento è pertanto volto a stimolare l'attivazione di nuove rotte in arrivo e in partenza dall'aeroporto di Trapani, da parte di uno o più vettori aerei, verso gli aeroporti italiani, Europei ed extra - Europei nel pieno rispetto delle politiche di crescita dei collegamenti già attivate in passato.

2. Obiettivo

L'obiettivo finale di questo intervento è attivare nuove rotte che accrescano la connettività dell'aeroporto stimolando la crescita del volume di traffico passeggeri.

3. Durata

Il presente provvedimento si riferisce alle rotte che verranno attivate nel corso dei periodi di alta stagionalità degli anni 2016 (winter), 2017 e 2018 (vale a dire tutta la stagione estiva¹, il periodo Natalizio e Pasquale ed eventuali festività religiose e civili presenti nel corso dell'anno).

¹ La stagione estiva IATA si estende dall' ultima domenica di marzo alla ultima domenica di ottobre.

4. Beneficiari

I beneficiari del provvedimento sono tutti i vettori aerei che soddisfano determinate condizioni tecnico – economiche indicate di seguito. Non sono ammesse alla procedura di gara le compagnie aeree che rientrano nella *black list* emessa dalla Commissione Europea (http://ec.europa.eu/transport/modes/air/safety/air-ban/index_en.htm).

Inoltre si rammenta che il beneficiario dovrà rispettare anche le seguenti condizioni:

- disporre di una licenza aerea rilasciata da uno stato Membro della UE, in accordo con il regolamento EC/1008/2008;
- disporre di un certificato di operatore aereo (COA) o di un documento equivalente rilasciato da una autorità competente nel proprio paese di origine;
- disporre di una assicurazione contro gli incidenti che copra danni a passeggeri, il bagaglio e le merci trasportate / cargo, posta e responsabilità civile verso terzi secondo quanto prescritto dal regolamento EC/785/2004;
- l'aggiudicatario di questo aiuto non potrà cumularlo con altri aiuti presenti sulle stesse rotte (qualora ve ne siano) quali obblighi di servizio pubblico etc. o altri finanziamenti che coprono gli stessi costi ma erogati da altri stati;
- il vettore aggiudicatario non deve avere posizioni debitorie / contenziosi aperti nei confronti della Società di Gestione (Airgest) al momento della proposta.
- il vettore aggiudicatario 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 aggiudicatario deve essere in regola con gli obblighi relativi alla normativa antimafia, secondo la legislazione italiana o quella del proprio paese di origine.

5. Tipo di aiuto

L'aiuto all'avviamento avverrà tramite un finanziamento diretto al vettore che avrà presentato la proposta tecnico – economica più vantaggiosa in termini di servizi offerti che permettono lo sviluppo del traffico aereo in arrivo e partenza dall'aeroporto di Trapani.

6. Rotte

Come noto, ai sensi dei vigenti orientamenti comunitari l'aiuto allo *start up* può essere erogato per l'attivazione di nuove rotte, vale a dire qualora la nuova rotta soddisfi i seguenti criteri:

- la rotta promuova l'aumento del volume di traffico passeggeri;
- l'aiuto non determini il trasferimento dei passeggeri da una compagnia ad un'altra;
- l'aiuto non sarà erogato qualora la stessa rotta sia già operata con servizi ferroviari;
- l'aiuto non sarà erogato a vettori che abbiano già ricevuto aiuti su rotte comparabili;

- l'aiuto verrà corrisposto anche in caso sostituzione di una rotta con altra comparabile e che rientri sempre nel criterio di erogazione degli aiuti;
- la attivazione di frequenze addizionali su una rotta già esistente che determina aumento del traffico può essere destinataria di supporto ma solo per le frequenze addizionali attivate;
- la trasformazione di una rotta da stagionale a annuale può anche essere oggetto di finanziamento purché aumenti il volume di traffico e sempre limitatamente alle frequenze addizionali;
- solo le rotte che non sono state servite da un vettore nel corso dell'anno precedente sono ammissibili al finanziamento.

Nel rispetto dei criteri sopra indicati, la società di gestione dell'aeroporto di Trapani Birgi ha individuato alcuni nuovi collegamenti da supportare con un aiuto allo *start-up*. La tabella seguente riepiloga le nuove rotte ammissibili al finanziamento ed i posti minimi richiesti su ciascuna rotta.

Rotte Nazionali				Rotte internazionali (UE / extra – UE)			
Nr	Paese	Destinazione	Capacità	Nr	Paese	Destinazione	Capacità
1	Italia	Verona	80	4	Repubblica Ceca	Praga	80
2	Italia	Bari	80	5	Ungheria	Budapest	80
3	Italia	Napoli	80	6	Romania	Bucarest	80
				7	Germania	Berlino	80

I vettori interessati a partecipare a questo bando sono invitati a fare una offerta per attivare almeno una delle nuove rotte indicate nella tabella precedente.

Per ogni rotta che verrà attivata dovranno essere garantite almeno due frequenze settimanali.

Qualora nelle offerte presentate dai vettori si riscontri la presenza dei seguenti elementi saranno considerati come ulteriormente qualificanti le offerte stesse (secondo i punteggi indicati al punto 13):

- l'attivazione da parte del vettore, di ulteriori nuovi collegamenti tra quelli indicati in tabella (in aggiunta a quello minimo richiesto);
- i vettori possono attivare più frequenze oltre alle due minime richieste dal bando;
- i vettori possono programmare due frequenze offerte a ridosso del fine settimana (es. Lunedì e Venerdì).

Resta inteso che il contributo allo *start-up* verrà erogato su tutti i collegamenti attivati fino a concorrenza all'esaurimento dello stanziamento stesso. I vettori dovranno in ogni caso operare i nuovi collegamenti per il periodo oggetto del presente bando. Le nuove rotte non dovranno essere già state attivate e, dunque, presenti da e verso l'Aeroporto di Palermo (rif. pag. 11, punto 63) della Notifica Comunitaria), essendo ammissibili a beneficiare dell'aiuto solo nuove

rotte che non comportano un trasferimento di passeggeri da una rotta esistente all'aeroporto di Palermo (rif. pag. 11, punto 65) della Notifica Comunitaria), ovvero già servite da e verso l'aeroporto di Palermo.

Le rotte ammissibili al finanziamento indicate nel presente Capitolato Tecnico (rif. pag. 4) sono state individuate dall'ente aggiudicatore a titolo meramente indicativo, rimanendo ad esclusivo carico del concorrente l'indicazione delle nuove rotte da attivare nel rispetto dei criteri indicati nel presente Capitolato Tecnico.

7. Modalità di calcolo del contributo

Il contributo da erogare è stato definito in considerazione delle indicazioni² fornite dalla Commissione Europea all'articolo 5.2 comma g) della Comunicazione 312 / 2005 secondo il quale *“il versamento dell'aiuto deve essere rapportato all'aumento effettivo del numero dei passeggeri trasportati. (...) Per conservare l'effetto incentivante l'importo unitario per passeggero dovrebbe ad esempio essere decrescente e inversamente proporzionale all'aumento effettivo del traffico”*.

In linea con tale articolo, al fine di garantire la regressività del contributo al crescere del numero passeggeri si è optato per rapportare, in maniera decrescente, il valore del contributo alla crescita del *load factor* registrato dai voli di ciascun collegamento³. In particolare, il contributo per l'avvio delle nuove rotte verrà erogato in riferimento ai *load factor* registrati in due periodi differenti.

Al fine di supportare il vettore nello start up e versare il contributo in modo graduale in funzione dell'andamento dei *load factor*, la società di gestione riconosce il versamento di un acconto non appena il vettore avrà erogato la metà dei voli previsti dalla sua offerta per ciascuna rotta.

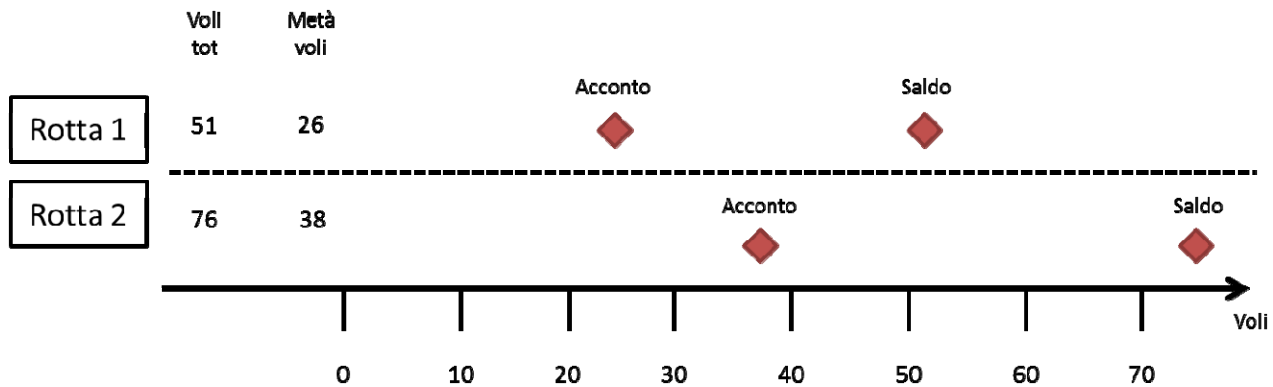
Lo schema seguente illustra, più in dettaglio, un esempio applicativo della metodologia descritta. In particolare, lo schema indica i periodi di riferimento delle seguenti due rotte:

- Rotta nr. 1.
 - Voli proposti dal vettore: nr 51
 - Acconto dopo 26 voli (metà periodo)
 - Saldo dopo 51 voli (fine periodo)

- Rotta nr. 2
 - Voli proposti dal vettore 76
 - Acconto dopo 38 voli (metà periodo)
 - Saldo dopo 76 voli (fine periodo)

² Comunicazione della Commissione Europea 312 / 2005 contenente gli orientamenti comunitari concernenti il finanziamento degli aeroporti e gli aiuti pubblici di avviamento concessi alle compagnie aeree operanti su aeroporti regionali.

³ Il *load factor* rappresenta il rapporto tra il numero di passeggeri paganti e il numero di posti offerti.



Pertanto, non appena il vettore avrà erogato la prima metà dei voli previsti, la società di gestione verificherà il *load factor* medio (depax)⁴ su ogni rotta attivata. Il *load factor* consuntivato permetterà di identificare il valore unitario del contributo che moltiplicato per il numero totale di passeggeri originanti registrati su ogni nuova rotta attivata, determinerà la somma da erogare. La tabella seguente mostra il contributo all'avvio delle rotte per diversi intervalli di *load factor*.

Load factor (%)	Contributo per pax (€)	Contributo per dep pax (€)
LF < 50	15	30
50 < LF < 60	12	24
60 < LF < 70	9	18
> 70	0	0

Qualora durante il periodo di riferimento considerato il *load factor* medio (depax)⁵ registrato dovesse risultare maggiore del 70%, non verrà erogato alcun contributo. In tal caso infatti, si considererà che la rotta è sostenibile commercialmente e che non necessita di ulteriori incentivi per il *marketing*. Il contributo ha pertanto l'obiettivo di ridurre lo sforzo di *marketing* mitigando parte del rischio commerciale, che in ogni caso rimane in capo al vettore.

Si segnala che il valore del contributo totale comprende l'anticipo versato al termine del primo periodo. Pertanto, l'importo dovuto al vettore al termine del periodo complessivo di contribuzione si può calcolare in maniera differenziale tra i due valori (contributo totale – contributo I periodo).

Nell'esempio seguente si ipotizza che il vettore proponga l'attivazione di tre delle nuove rotte indicate nel bando. Nel primo periodo tutte e tre le rotte hanno contribuzione, in quanto registrano un *load factor* medio tra il 50% e il 60%. Sulla base dei calcoli effettuati, la società di gestione verserà dunque un contributo pari a € 247 mila al vettore che opera le rotte secondo l'operativo presentato in offerta (nel caso ipotizzato 76 voli a/r).

Al termine dell'intero periodo di contribuzione, si ipotizza che la rotta 1 registri un *load factor* maggiore del 70% e che pertanto non avrà più contribuzione. Le altre due nuove rotte invece

⁴ Il *load factor* (depax) è dato dal rapporto tra la somma di pax arrivo e in partenza e il totale dei posti offerti (in arrivo e in partenza).

⁵ I dati di traffico impiegati per la determinazione dei suddetti parametri di compensazione sono da desumersi da database oggettivi rilevabili da sistemi di scalo utilizzati per la gestione operativa e contabile

continuano ad avere un contributo in quanto, alla fine del periodo di contribuzione registrano un *load factor* inferiore al 70%. Pertanto, alla luce della situazione descritta, la società di gestione riconoscerà al vettore ulteriori € 76.386 (calcolati come differenza tra € 324.216 spettanti come contributo finale e € 247.380, già erogati alla fine del primo periodo).

Destinazione	Contributo I periodo (a/r)			Contributo massimo totale (a/r)		
	LF < 50	50 ≤ LF < 60	60 ≤ LF < 70	LF < 50	50 ≤ LF < 60	60 ≤ LF < 70
Rotta 1		72.960				
Rotta 2		82.080				160.056
Rotta 3	92.340				164.160	
Totale		247.380			324.216	

Nel caso in cui la rotta non si dimostrasse commercialmente appetibile, alla fine del primo periodo (es. load factor medio inferiore al 50%), il vettore potrà proporre alla società di gestione di sostituire il collegamento con un altro tra quelli individuati nel bando (sempre nel rispetto dei volumi minimi di traffico attesi).

Si evidenzia che, anche per questi voli il vettore, ai sensi del Regolamento (CE) N. 261/2004, rimane responsabile dovendo versare una compensazione e/o offrire assistenza a tutti i passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato; pertanto, ogni volta che si verifichi una di queste occorrenze il vettore dovrà risarcire secondo quanto previsto dal regolamento tutti i passeggeri che sono incorsi nel disservizio.

Qualora il vettore intenda sospendere del tutto la rotta (senza sostituzione come detto in precedenza) è previsto (conformemente agli orientamenti comunitari cfr. articolo 5.2 comma l) del Regolamento 312/2005) che la società di gestione stabilisca un meccanismo sanzionatorio che permetta di recuperare le somme percepite dal vettore. L'ammontare della sanzione dovuta per la sospensione della rotta, verrà trattenuta dalla cauzione che il vettore ha presentato a garanzia della offerta formulata.

Infine, in aggiunta al contributo previsto per passeggero, all'aggiudicazione del bando di gara, la Società di Gestione corrisponderà al vettore la somma pari al 10% del totale offerto per l'aggiudicazione delle rotte da parte del vettore. Questa somma permette di fare fronte alle spese vive necessarie per lo *start up* di tutte le rotte che si intende attivare e per le correlate campagne pubblicitarie.

8. Qualità del collegamento

In caso di inosservanza delle prestazioni e degli obblighi assunti, la società di gestione dell'aeroporto di Trapani può comminare al vettore penali in misura crescente a seconda del numero delle violazioni commesse.

Il numero dei voli cancellati per motivi direttamente imputabili al vettore non deve superare per l'intero periodo di alta stagionalità il 2% dei voli previsti. Oltre tale limite, il vettore vedrà ridursi l'ammontare del contributo dovuto, a titolo di penale, della somma di 3.000,00 EUR per ogni cancellazione accertata al termine del periodo di alta stagionalità. Il gestore dell'aeroporto, inoltre, procederà ad una revisione dell'importo del contributo erogato commisurandolo ai voli realmente effettuati.

Ferme restando le penali di cui sopra, al vettore sono comminabili, in aggiunta, le sanzioni previste dalla normativa dello Stato italiano per violazione delle disposizioni comunitarie e nazionali in tema di trasporto aereo.

Non costituisce inadempimento imputabile al vettore l'interruzione del servizio per i seguenti motivi:

- condizioni meteorologiche pericolose;
- chiusura di uno degli aeroporti indicati nel programma operativo;
- problemi di sicurezza;
- scioperi;
- casi di forza maggiore.

9. **Business plan**

I vettori interessati dovranno produrre un business plan che copra almeno il periodo nel quale l'aiuto verrà corrisposto (periodo di alta stagionalità) nonché il periodo successivo in cui la rotta sarà operata senza compensazione finanziaria. Il business plan dovrà contenere, almeno, le seguenti informazioni riferite all'insieme di arrivi e partenze:

ROTTA: TPS – XXX	anno n	anno n+1	Note
Aeromobile			
Frequenze minime			
Frequenze addizionali			
Totale tratte			
Capacità			
Pax attesi			
<i>Load factor</i>			
<i>Yield (€)</i>			
Hvb			
Hvs			
tratta media			
consumo (l/hvb)			
tot consumo (l)			
Prezzo €/ton (+diff)			
Ricavi a tariffa promozionale			
Ricavi a tariffa di mercato (€)			
Ricavi per merci trasportate (€)			
Totale Ricavi (€)			

ROTTA: TPS – XXX	anno n	anno n+1	Note
Costi per la commercializzazione (€)			
Commissioni su ricavi (€)			
Costi commerciali (€)			
Carburante (€)			
Handling (€)			
Tasse aeroportuali (€)			
Assistenza passeggeri a bordo (€)			
Manutenzione (€)			
Tasse di assistenza al volo (€)			
Personale Piloti (€)			
Assistenti di volo (€)			
Canoni di leasing (€)			
Assicurazione flotta (€)			
Assicurazione Passeggeri (€)			
Totale Costi Operativi (€)			
Altri Costi Extracaratteristici (€)			
Costi ammissibili per lo start – up della rotta			
TOTAL COSTS (€)			
Risultato d'esercizio (€)			
Aiuto allo start - up (€)			
Risultato d'esercizio + Aiuto allo start – up (I anno) (€)			
Risultato d'esercizio (altri anni) (€)			

Istruzioni per la compilazione

ROTTA: TPS - XXX	Istruzioni per la compilazione
Aeromobile	Tipo di aeromobile che si prevede verrà utilizzato sulla rotta e configurazione in termini di: <ul style="list-style-type: none"> • Posti C (se presenti): • Posti Y: • Totale posti (C+Y).
Frequenze minime	Inserire il numero minimo di frequenze offerte
Frequenze addizionali	Inserire le frequenze addizionali oltre quelle minime previste.
Totale tratte	Frequenze minime + addizionali * 2
Capacità	Totale posti offerti (dato l'aeromobile) * il totale tratte
Pax attesi	Numero di passeggeri attesi (ipotesi)
Load factor	Passeggeri attesi / Capacità
Yield (€)	Totale ricavi / totale passeggeri

ROTTA: TPS - XXX	Istruzioni per la compilazione
Hvb	Totale ore volo block per volare la rotta
Hvs	Totale ore volo stick per volare la rotta
tratta media	Durata media della tratta (totale ore volo block / totale tratte)
consumo (l/hvb)	Consumo dell'aeromobile previsto per servire la rotta in l / Hvb
tot consumo (l)	Consumo totale complessivo sulla rotta (consumo l / Hvb * Hvb)
Prezzo \$/ton (+diff)	Prezzo del carburante (e dell'eventuale differenziale) in \$ / ton
cambio \$	Tasso di cambio € / ton
Posti venduti a tariffa promozionale	Totale posti messi in vendita a tariffa promozionale
Ricavi a tariffa promozionale	Ricavi dalla vendita di biglietti tariffa promozionale che si applica al totale posti venduti a tariffa promozionale
Ricavi a tariffa di mercato (€)	Ricavi dalla vendita di biglietti a prezzo di mercato per la restante parte di posti vendibili
Ricavi per merci trasportate (€)	Eventuali ricavi da merci trasportate
Totale Ricavi (€)	Totale ricavi
Costi per la Commercializzazione (€)	Totale costi attesi per la commercializzazione dei biglietti
Commissioni su ricavi (€)	Commissioni attese per la commercializzazione dei biglietti
Costi Commerciali (€)	Totale costi commercializzazione biglietti
Carburante (€)	Totale carburante consumato (consumo orario * ore * costo carburante)
Handling (€)	Totale servizi handling
Tasse aeroportuali (€)	Totale diritti aeroportuali
Assistenza passeggeri a bordo (€)	Totale catering passeggeri imbarcati
Manutenzione (€)	Totale costi manutenzione (diretta e fissa) e strutture manutenzione
Tasse di assistenza al volo (€)	Totale costi assistenza al volo
Personale Piloti (€)	Totale retribuzioni piloti (fissa + variabile)
Assistenti di volo (€)	Totale retribuzioni assistenti di volo (fissa + variabile)
Canoni di leasing (€)	Totale leasing aeromobili
Assicurazione flotta (€)	Totale costi assicurazione flotta
Assicurazione Passeggeri (€)	Totale costi assicurazione passeggeri
Totale Costi Operativi (€)	Totale costi operativi
Altri Costi Extracaratteristici (€)	Totale costi extracaratteristici (costi struttura, costi finanziari etc.)
Costi ammissibili per lo start – up della rotta	Valore di costi ammissibili che si dovranno sostenere per l'avviamento della nuova rotta (vedi punto 11 relativo ai "Costi Eligibili")
TOTAL COSTS (€)	Totale complessivo costi
Risultato d'esercizio (€)	Ricavi - costi

ROTTA: TPS - XXX	Istruzioni per la compilazione
Aiuto allo start - up (€)	Finanziamento per <i>start – up</i> della rotta (valido il I anno)
Risultato d'esercizio + Aiuto allo start – up (I anno) (€)	Risultato di esercizio + aiuto allo <i>start up</i>
Risultato d'esercizio (altri anni) (€)	Risultato di esercizio per gli anni n+1 e seguenti (al netto del contributo)

10. Piano operativo

Il piano operativo dovrà contenere le informazioni seguenti:

- indicazione della rotta da attivare;
- la data di attivazione della rotta;
- la frequenza attesa (sono richieste come minimo due frequenze settimanali per ciascuna rotta);
- la stima del flusso di passeggeri originanti previsti sulla rotta;
- gli orari previsti per l'attivazione del servizio con la indicazione degli orari STD e dei giorni di esercizio.

11. Piano finanziario

Gli applicanti dovranno presentare un piano finanziario che preveda le informazioni seguenti:

- numero di passeggeri trasportati originanti che danno diritto alla erogazione del contributo;
- un valore previsionale dei costi eligibili da sostenere per lo *start – up* della rotta nel periodo per il quale è previsto il finanziamento;
- la stima dei ricavi (con e senza contributo) per i periodi in cui la rotta è attiva.

12. Costi eligibili

I costi eligibili coperti dal contributo, nel rispetto della normativa comunitaria, includono i costi di *marketing* e di pubblicità per promuovere la nuova rotta (es. con tariffe promozionali per i passeggeri); inoltre possono essere inclusi i costi di installazione sostenuti dal vettore per lanciare la nuova rotta da Trapani.

Costi operativi diretti, come il leasing degli aeromobili o l'ammortamento, il carburante, i salari del personale di volo, le tasse aeroportuali e i servizi di catering, non sono eligibili per la copertura.

Tutti i costi eligibili devono essere reali e sostenuti in reali condizioni di mercato.

13. Criteri di selezione

L'aggiudicazione del servizio avverrà secondo il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa, da determinarsi mediante l'applicazione dei seguenti criteri di valutazione ordinati in relazione all'importanza relativa ad essi assegnata:

- offerta tecnica: punteggio massimo pari a punti 80/100;
- offerta economica: punteggio massimo pari a punti 20/100.

Criteri offerta tecnica

Alle offerte tecniche, nel caso in cui il loro numero sia maggiore di due, saranno attribuiti i punteggi tramite il sistema del confronto a coppie, sulla base dei criteri di valutazione ed il loro peso massimo relativo come di seguito esposti:

Criteri	Sub-criteri	Punteggio max
A) ELEMENTI QUALITATIVI		20
Esperienze nell'esercizio di voli di linea e indice di puntualità e regolarità dei voli nell'ultimo anno	Esperienze nell'esercizio dei voli di linea	2
	Indice di puntualità dei voli (> del 90%) nell'ultimo triennio	2
	Indice di regolarità dei voli (> del 90%) nell'ultimo triennio	2
Localizzazione della base operativa rispetto agli scali interessati dal collegamento	Base operativa presente in almeno uno degli scali interessati dal collegamento.	4
Localizzazione della base di manutenzione oppure organizzazione per la manutenzione negli scali interessati	Base di manutenzione localizzata su almeno uno degli scali interessati dal collegamento	2
	Tipo di organizzazione che il vettore offre qualora non abbia la base di manutenzione in almeno uno degli scali interessati dal collegamento	1
	Numero degli aeromobili destinati a riserva per il collegamento.	2
Composizione della flotta, titolo di disponibilità dei mezzi, età media	Composizione e numerosità della flotta	2
	1 punto se gli A/M di proprietà o dry lease; 0 punti se gli A/M sono in wet lease.	1
	Età media degli aeromobili impiegati è inferiore a 10 anni	2
B) ELEMENTI QUANTITATIVI		60
Numero di posti offerti	Numero complessivo di posti offerti originanti dal vettore durante il periodo di alta stagionalità.	20
Frequenze poste al ridosso del fine settimana	Programmazione delle frequenze al ridosso del weekend	10
Proposta di servizi migliorativi (senza oneri a carico del committente e concordando i servizi con il gestore aeroportuale).	Attivazione di altre frequenze rispetto a quelle indicate	10
	Prosecuzione della rotta oltre il periodo di alta stagionalità (winter season 2014-2016)	5

Criteri	Sub-criteri	Punteggio max
	Offerta con attivazione di più rotte	15

Il punteggio sarà poi determinato sulla base del sistema aggregativo compensatore.

$$C(a) = \sum_n [W_i \times V(a)_i]$$

dove:

- $C(a)$ = indice di valutazione dell'offerta (a);
- n = numero totale degli elementi da valutare;
- W_i = peso o punteggio attribuito all'elemento da valutare (i);
- $V(a)_i$ = coefficiente della prestazione dell'offerta (a) rispetto all'elemento da valutare (i) variabile tra zero e uno
- \sum_n = sommatoria

Criteri offerta economica

Il criterio adottato per la valutazione della offerta economica è basato sulla percentuale di sconto che il vettore intende proporre sul contributo totale previsto per l'attivazione della rotta, vale a dire euro 1.000.000. Il punteggio relativo all'offerta economica verrà calcolato sulla base della seguente offerta:

$$\text{punteggio offerta economica} = \frac{\text{offerta minima}}{\text{offerta y}} \times 20$$