



CIRCOLARE

SERIE ECONOMICO AMMINISTRATIVA LEGALE

Data: 19.12.2014

EAL-14B

DESIGNAZIONE DEI VETTORI PER L'ACCESSO AL TRAFFICO SU ROTTE ESTERNE ALL'UNIONE EUROPEA

L'appartenenza di una Circolare a una serie specifica è rappresentativa della materia in essa prevalentemente trattata. L'applicabilità o meno della Circolare ai diversi soggetti (operatori, gestori aeroportuali, etc.) deve essere tuttavia desunta dai contenuti di essa.

STATO DI AGGIORNAMENTO

[illegible]

INDICE

1. Premessa e scopo	4
2. Riferimenti normativi	4
3. Campo d'applicazione	5
4. Definizioni	6
5. Linee di indirizzo per la stipula di accordi aerei	7
6. Vettori legittimati all'affidamento dei diritti di traffico	8
7. Stabilimento dei vettori ue	9
8. Designazione dei vettori aerei	9
9. Pubblicità in materia di accordi aerei e informative relative ai diritti di traffico	10
10. Principi e obiettivi generali per l'affidamento dei diritti traffico	11
11. Procedure di affidamento	11
12. Procedure di selezione pubblica	12
13. Modalità inerenti le designazioni, la rideterminazione stagionale dei diritti di traffico affidati e il rilascio delle autorizzazioni di volo	21
14. Disciplina dei servizi affidati	22
15. Decadenza dai servizi affidati	23
16. Sospensione, rimodulazione e cessazione dei servizi	24
17. Stipula della convenzione	24
18. Norme transitorie e procedure di pubblicazione	25
19. Decorrenza	25

1. PREMESSA E SCOPO

1.1 L'accesso al mercato dei servizi di trasporto aereo inerenti rotte esterne all'Unione Europea è disciplinato da ciascuno Stato sulla base di intese bilaterali o multilaterali che stabiliscono i diritti di traffico e le modalità di esercizio.

1.2 Scopo della presente Circolare è quello di indicare, nell'ambito dei compiti d'istituto dell'ENAC, le linee guida per le attività propedeutiche alla negoziazione di accordi aerei nonché di definire le procedure di designazione e affidamento dei diritti, secondo i principi di non discriminazione, partecipazione e buon andamento dell'azione amministrativa.

1.3 Il mercato dei servizi di trasporto aereo per collegamenti esterni all'Unione Europea è caratterizzato da numerosi eventi che impongono l'adattamento dell'azione amministrativa alle necessità manifestate dall'industria di settore.

1.4 In particolare, nell'ultimo quinquennio, lo sviluppo del trasporto aereo ha evidenziato la necessità di aggiornare le procedure definite nella precedente edizione della Circolare, alcune delle quali già sperimentate in via di prassi.

Le novità introdotte attengono tra l'altro alla definizione dei requisiti di legittimazione, alla pubblicità e alle informative in materia di accordi e diritti di traffico nonché alla disciplina delle designazioni, degli affidamenti dei servizi e delle connesse attività di monitoraggio, tenuto conto di quanto previsto dalle Convenzioni stipulate tra l'ENAC e i vettori aerei assegnatari per la regolazione dei relativi rapporti giuridici. Particolare attenzione è stata prestata al perseguimento degli obiettivi di trasparenza e celerità, con specifico riguardo ai diritti traffico connotati da scarsità.

2. RIFERIMENTI NORMATIVI

La materia è regolata dai seguenti atti normativi:

- Trattato sull'Unione Europea;
- Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea;
- Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale stipulata a Chicago il 7 dicembre 1944, approvata e resa esecutiva con decreto legislativo 6 marzo 1948, n. 616, ratificato con legge 17 aprile 1956, n. 561;
- Regolamento (CE) n.1008/2008 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 24 settembre 2008 recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità (rifusione);



- Regolamento (CE) n. 847/2004 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 29 aprile 2004, relativo alla negoziazione e all'applicazione di accordi in materia di servizi aerei stipulati dagli Stati membri con i paesi extra-UE;
- Articolo 1 del Regolamento (UE) n. 465/2012 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 22 maggio 2012 relativo al coordinamento dei sistemi di sicurezza sociale;
- Codice della Navigazione, approvato con R.D. 30 marzo 1942 n. 327 e successive modifiche e integrazioni, con particolare riferimento al Libro I - Titolo VI, Capo II;
- Legge 7 agosto 1990, n. 241 e successive modifiche e integrazioni, recante Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi;
- Decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163 Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE, in particolare l'Articolo 30;
- Articolo 38, primo comma, del Decreto-Legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito dalla L. 17 dicembre 2012, n. 221;
- D. M. 7 luglio 2000 – Atto d'indirizzo per l'avvio e la negoziazione di accordi di traffico e aereo con Paesi terzi – pubblicato su G.U. Serie Generale n. 230 del 2 ottobre 2000;
- Dichiarazione del Consiglio dell'Unione Europea n. 15247/03 ADD1 del 25 novembre 2003, in materia di diritto di stabilimento;
- Provvedimento del Ministero dei Trasporti 12 settembre 2007 – Atto di indirizzo per l'affidamento di servizi aerei per destinazioni esterne all'Unione Europea relativo a istanze presentate da compagnie aeree – pubblicato su G.U. Serie Generale n. 250 del 26 ottobre 2007.

3. CAMPO D'APPLICAZIONE

3.1 La presente Circolare si applica ai servizi di trasporto aereo di linea disciplinati da accordi aerei effettuati tra l'Italia e gli Stati esterni all'Unione Europea. La Circolare trova applicazione anche per i servizi *non di linea (charter)*, nel caso gli accordi aerei regolamentino in termini limitati lo svolgimento dei relativi servizi.

3.2 Gli allegati alla presente Circolare costituiscono parte integrante della stessa.



4. DEFINIZIONI

Ai fini della presente Circolare, trovano applicazione le seguenti definizioni:

4.1 Accordi bilaterali: accordi aerei vigenti stipulati tra l'Italia e uno Stato extra-UE, per la disciplina dei servizi di trasporto aereo;

4.2 Accordi globali: sono detti anche *comprehensive agreements*; trattasi di accordi negoziati dalla Commissione europea e gli Stati membri con uno o più Stati extra-UE, in base a un mandato specifico affidato alla Commissione con decisione del Consiglio;

4.3 Accordi aerei: trattasi di espressione utilizzata nella presente Circolare con riferimento agli accordi globali e agli accordi bilaterali vigenti;

4.4 Clausola di designazione nazionale: se inserita nell'accordo bilaterale, prevede che per la parte italiana possano essere designate i soli vettori con licenza rilasciata dall'ENAC;

4.5 Clausola designazione EU: trattasi di clausola tipo di designazione definita a norma dell'articolo 1 del Regolamento (CE) n. 847/2004; essa consente di designare per la parte italiana, i vettori aerei regolarmente stabiliti in Italia con licenza rilasciata a norma del Regolamento (CE) n. 1008/2008 da qualsiasi Stato Membro dell'Unione Europea;

4.6 Designazione: è il provvedimento con il quale un vettore è nominato dall'ENAC per lo svolgimento dei servizi di linea su rotte esterne all'Unione Europea;

4.7 Diritti di traffico: trattasi dei diritti commerciali, previsti a favore dell'Italia da accordi aerei che definiscono le condizioni di accesso al mercato dei servizi di trasporto di cui trattasi, per i collegamenti tra l'Italia e uno o più Stati extra-UE; in particolare, possono riguardare il numero di vettori designabili, la capacità o le frequenze disponibili, i diritti di rotta, ecc.;

4.8 Diritti scarsi: diritti di traffico disponibili in termini limitati e ritenuti insufficienti a soddisfare le richieste pervenute dai vettori legittimati a richiederne l'assegnazione; fatte salve eventuali ulteriori motivate valutazioni dell'ENAC, sono considerati scarsi i diritti che prevedono la possibilità di designare non più di un vettore e/o non più di tre frequenze settimanali sulle rotte di interesse;

4.9 Diritti sufficienti: diritti di traffico disponibili in quantità e/o modalità tali da poter soddisfare tutte le istanze presentate dai vettori aerei;

4.10 *New entrant*: trattasi di vettore che, alla data di scadenza fissata per la presentazione delle offerte, non risulta affidatario di diritti di traffico assegnati dall'ENAC su rotte extra-UE;



- 4.11 Stagioni di traffico corrispondenti: trattasi di dizione che fa riferimento a due o più stagioni IATA invernali o due o più stagioni IATA estive;
- 4.12 Servizio o servizio aereo: servizio internazionale di trasporto aereo a titolo oneroso (passeggeri o merci) tra l'Italia e uno Stato extra-UE;
- 4.13 Vettore UE: vettore aereo con licenza di esercizio rilasciata da uno Stato membro diverso dall'Italia, in osservanza del Regolamento (CE) 1008/2008;
- 4.14 Vettore nazionale: vettore aereo con licenza di esercizio rilasciata dall'ENAC;
- 4.15 Volo *non stop*: volo tra due destinazioni, senza scali intermedi;
- 4.16 Volo diretto: volo che effettua uno o più scali intermedi su una rotta verso una determinata destinazione, senza cambio di aeromobile;
- 4.17 Volo indiretto: volo che effettua uno o più scali intermedi su una rotta verso una determinata destinazione, con cambio di aeromobile ma con stesso numero di volo;
- 4.18 Volo proprio: volo operato direttamente dal vettore (comprende anche i voli operati in qualità di *operating carrier*).

5. LINEE DI INDIRIZZO PER LA STIPULA DI ACCORDI AEREI

5.1 In relazione alla negoziazione degli accordi aerei, ferme restando le competenze del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e del Ministero degli Affari Esteri, l'ENAC, nell'ambito dei propri compiti d'istituto, valuta:

- a) i dati statistici concernenti l'andamento del traffico aereo e, più in generale, dei mercati di riferimento;
- b) le esigenze manifestate dagli operatori del settore;
- c) le linee di sviluppo del trasporto aereo globalmente inteso;
- d) l'indice di utilizzazione dei diritti di traffico assegnati ai vettori designati dalle due parti sulle rotte;
- g) gli orientamenti delle istituzioni internazionali e dell'Unione Europea.

5.2 Nella attività di definizione della posizione negoziale di parte italiana, l'ENAC tiene conto di quanto stabilito nel Regolamento (CE) n. 847/2004.

5.3 Nella fase negoziale delle consultazioni è data attuazione a quanto disposto dall'atto di indirizzo per l'avvio e la negoziazione di accordi di traffico aereo con Stati extra-UE, di cui al Decreto del D.M. 7 luglio 2000.



5.4 Al fine di rappresentare le esigenze del mercato e dell'industria di settore, l'ENAC partecipa alle negoziazioni svolte dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con i rappresentanti delle autorità aeronautiche degli Stati extra-UE, affiancando il Ministero nel corso della trattativa.

5.5 I vettori aerei, le società di gestione aeroportuali e le relative associazioni di categoria sono sentiti dall'ENAC, al fine di verificare gli interessi presenti in relazione ai paesi con i quali sono programmati i negoziati. Tali soggetti possono essere invitati a partecipare direttamente alle consultazioni in qualità di *advisors*, se ritenuto opportuno. In detti casi, è garantita la parità di trattamento tra i vettori nazionali e i vettori aerei UE stabiliti in Italia.

6. VETTORI LEGITTIMATI ALL'AFFIDAMENTO DEI DIRITTI DI TRAFFICO

6.1 Fermo restando quanto previsto dagli accordi aerei vigenti, sono legittimati all'assegnazione di diritti di traffico:

- a) I vettori nazionali, nei casi in cui gli accordi bilaterali prevedono la clausola di designazione nazionale;
- b) I vettori nazionali e i vettori UE stabiliti in Italia, nei casi in cui gli accordi bilaterali includono, a norma dell'articolo 1 del Regolamento (CE) n. 847/2004, la clausola di designazione UE;
- c) I vettori nazionali e i vettori UE, nei casi in cui l'accesso al mercato è disciplinato da accordi globali, sottoscritti tra la Commissione e gli Stati membri, da un lato, e uno o più Stati extra-UE, dall'altro;
- d) I vettori nazionali, i vettori UE e i vettori con licenza rilasciata da Stati extra-UE, nei casi in cui l'equiparazione di questi ultimi ai vettori UE è prevista dagli accordi vigenti stipulati tra le varie parti interessate.

6.2 L'assegnazione dei diritti di traffico su rotte extra-UE può essere richiesta dai soli vettori in possesso di licenza di esercizio e Certificato di Operatore Aereo validi, rilasciati a norma del Regolamento (CE) n.1008/2008; nei casi in cui la licenza sia stata rilasciata ai sensi dei paragrafi 1 e 2 dell'articolo 5 Regolamento (CE) n.1008/2008 e i diritti richiesti siano scarsi, l'assegnazione interviene in via subordinata rispetto a vettori che operano i servizi con aeromobili di più ampia capacità ed è rilasciata in via temporanea su base stagionale.



7. STABILIMENTO DEI VETTORI UE

7.1 Lo stabilimento è riconosciuto ai vettori UE che svolgono l'esercizio effettivo e reale di un'attività di trasporto aereo sul territorio nazionale, con un'organizzazione stabile, e che abbiano in Italia i seguenti requisiti:

- una filiale dotata di personalità giuridica o una succursale, risultanti dall'iscrizione nel Registro delle Imprese presso la Camera di Commercio competente per territorio;
- una o più basi operative, rispondenti a quanto previsto al primo comma dell'articolo 38 (disposizioni finanziarie) del Decreto-Legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito con modificazioni dalla L. 17 dicembre 2012, nonché dal disposto del secondo paragrafo dell'articolo 1 del Regolamento (UE) 465/2012.

E' altresì richiesta la presentazione del "*Security Programme*" in accordo con quanto previsto dal "Programma Nazionale di Sicurezza" emesso dall'ENAC.

7.2 I vettori UE che intendono ottenere il riconoscimento dello stabilimento in Italia, presentano una dichiarazione a norma del D.P.R. 28 dicembre 2000, n. 445 attestante il possesso dei requisiti prescritti al punto 7.1. La dichiarazione è presentata alla Direzione Sviluppo Trasporto Aereo prima dell'inizio della stagione di traffico IATA contestualmente alle richieste di autorizzazione allo svolgimento dei programmi operativi stagionali. Lo schema della dichiarazione è pubblicato nel sito internet dell'ENAC. I vettori sono tenuti a comunicare senza ritardo ogni variazione intervenuta rispetto a quanto dichiarato in relazione ai requisiti di cui al punto 7.1 nonché rispetto alla licenza e al Certificato di operatore aereo, con riferimento specifico agli aspetti inerenti le rotte affidate.

7.3 I vettori UE stabiliti in Italia sono tenuti, a pena di decadenza dallo status di vettore stabilito, all'osservanza della legislazione vigente in Italia, che trova applicazione in rispondenza ai principi di efficienza, non-discriminazione e proporzionalità, con particolare riferimento alla disciplina del trasporto aereo, della sicurezza delle operazioni (*safety*) e protezione da atti illeciti (*security*), della materia fiscale e sociale.

8. DESIGNAZIONE DEI VETTORI AEREI

8.1 L'ENAC procede alla comunicazione della designazione presso uno Stato extra-UE dei vettori di parte italiana previa verifica:



- a) della sussistenza dei requisiti e presupposti di legge nonché di quanto stabilito negli accordi aerei vigenti e nella presente Circolare;
- b) della disponibilità dei diritti richiesti in affidamento, tenuto conto di quanto previsto negli accordi aerei esistenti e nelle normative in vigore ai fini dell'affidamento dei diritti di traffico.

8.2 Le designazioni sono comunicate in forma scritta direttamente alle competenti autorità aeronautiche estere e, se richiesto dagli accordi, seguono le vie diplomatiche.

8.3 Le designazioni di vettori aerei da parte delle autorità estere per i collegamenti di linea relativi al territorio italiano sono accolte favorevolmente se effettuate in rispondenza a quanto stabilito negli accordi aerei esistenti con il paese designante. La designazione si presume decaduta se il vettore designato non opera da oltre quattro stagioni di traffico IATA, salvo conferma della stessa designazione da parte della competente autorità estera.

9. PUBBLICITA' IN MATERIA DI ACCORDI AEREI E INFORMATIVE RELATIVE AI DIRITTI DI TRAFFICO

9.1 L'ENAC dà notizia della stipula di nuovi accordi nel proprio sito internet. In detto sito è altresì reso noto l'elenco completo dei Paesi con i quali vigono accordi aerei.

9.2 Entro 20 giorni dalla sottoscrizione di un nuovo accordo, la Direzione Sviluppo Trasporto Aereo informa i vettori legittimati all'affidamento dei diritti di traffico, le società di gestione aeroportuali e le associazioni di categoria che abbiano avanzato al riguardo in via formale richiesta di informativa, riassumendo i contenuti delle intese stipulate. In caso di accordi globali, nel sito internet dell'ENAC sono riportate in sintesi le notizie relative ai diritti che si rendono disponibili con riferimento al territorio italiano.

9.3 I soggetti richiamati al punto 9.2 comunicano i propri recapiti ufficiali e l'indirizzo di posta certificata per l'inoltro delle comunicazioni inerenti gli accordi e i diritti di traffico. L'ENAC non risponde di disguidi e ritardi dovuti al mancato aggiornamento di recapiti e indirizzi comunicati.

9.4 Le forme di pubblicità adottate dall'ENAC per i diritti di traffico inerenti lo Stato italiano previsti da accordi globali sono rese note alle competenti istituzioni dell'Unione Europea e alle autorità aeronautiche degli Stati membri mediante pubblicazione nel sistema *Communication and Information Resource Centre for Administrations, Businesses and*



Citizens (CIRCABC) della Commissione Europea. Nel predetto sistema CIRCABC a norma del Regolamento (CE) n. 847/2004 sono pubblicati altresì i testi degli accordi bilaterali.

9.5 Fermo restando quanto stabilito relativamente ai nuovi accordi al punto 9.1, la pubblicità dei diritti che si rendono disponibili in esito a rinunce o a procedure di revoca, ecc. è effettuata con le modalità riportate al punto 11, salvo diversa comunicazione dell'ENAC.

10. PRINCIPI E OBIETTIVI GENERALI PER L'AFFIDAMENTO DEI DIRITTI TRAFFICO

In relazione all'accesso al mercato dei servizi di trasporto aereo su rotte extra-UE, i diritti di traffico sono assegnati nel rispetto dei principi di trasparenza, efficienza, equità e non discriminazione. L'ENAC adotta le proprie determinazioni in ordine alle istanze di affidamento perseguendo gli obiettivi di seguito indicati:

- a) Massimizzazione dei benefici dell'utenza e per l'accrescimento dell'interscambio commerciale e turistico;
- b) Sviluppo del sistema generale di aviazione civile, dell'industria di trasporto aereo nonché del sistema e della rete aeroportuale;
- c) Promozione della concorrenza e, ove applicabili, attuazione dei principi di pluralismo e competitività;
- d) Sviluppo del settore industriale nazionale, con specifico riguardo ai servizi di trasporto tutto merci.

11. PROCEDURE DI AFFIDAMENTO

11.1 Nei casi di accesso limitato al mercato la Direzione Centrale Sviluppo Economico procede, di norma nella prima metà del mese di aprile, all'indizione di procedure per l'affidamento di diritti di traffico, per i servizi da attivare entro e non oltre le due successive stagioni di traffico IATA, invernale ed estiva, comunicando i diritti di traffico disponibili ai soggetti interessati, individuati a norma del precedente punto 6.

11.2 I diritti di traffico sufficienti sono affidati, nel rispetto delle normative vigenti, secondo l'ordine cronologico di arrivo delle istanze, presentate in termini formali direttamente all'Ufficio protocollo dell'ENAC o inoltrate per posta certificata, salvo diversa comunicazione dell'Ente.

Na

11.3 Per i diritti scarsi, l'affidamento interviene a seguito dello svolgimento di procedure di selezione pubblica. Dopo la conclusione di dette procedure, l'affidamento dei diritti che residuano è effettuato secondo il principio cronologico richiamato al precedente punto 11.2.

11.4 L'ENAC informa i vettori della data esatta a decorrere dalla quale i diritti di traffico sono affidati in via temporanea per lo svolgimento delle attività necessarie alla definizione delle procedure di cui al punto 11.3. Le assegnazioni temporanee sono effettuate secondo l'ordine cronologico di ricezione delle istanze.

11.5 La Direzione Centrale Sviluppo Economico può procedere all'attivazione di ulteriori procedure di selezione pubblica, di norma entro il mese di settembre, per l'affidamento dei diritti scarsi che si siano determinati a seguito di affidamenti, revoche, rinunce, ecc., intervenute successivamente a quanto comunicato in occasione delle procedure di affidamento di cui ai punti 11.1 e seguenti.

11.6 Nel sito internet dell'Ente sono resi noti le modalità alle quali i vettori devono attenersi per la presentazione delle istanze di affidamento. L'ENAC non risponde di eventuali disguidi intervenuti in caso di mancato rispetto di quanto indicato.

11.7 Su richiesta degli interessati, i diritti di traffico, ottenuti a seguito di assegnazioni temporanee di cui al punto 16.2, sono confermati in via stabile quando, a seguito della stipula di nuovi accordi aerei o di rinunce o revoche intervenute sulle rotte interessate, si rendano disponibili in numero tale da soddisfare la compagnia che ne chiede la definitiva assegnazione. Gli affidamenti sono stabilizzati se regolarmente operati da almeno due stagioni di traffico consecutive o corrispondenti (estive o invernali).

12. PROCEDURE DI SELEZIONE PUBBLICA

12.1 Le procedure di selezione pubblica per l'affidamento dei diritti di traffico sono indette dalla Direzione Centrale Sviluppo Economico con bando di selezione pubblica. Per la presentazione delle offerte è fissato un termine non inferiore a 15 giorni dalla data di comunicazione del bando.

12.2 La valutazione delle offerte è effettuata da una Commissione nominata dal Direttore Generale dell'ENAC; detta Commissione considera le peculiarità di ciascuna rotta e applica i parametri e i punteggi indicati al punto 12.7, tenuto conto delle previsioni del bando di selezione pubblica, in relazione alle specificità delle rotte oggetto delle procedure di cui trattasi.



12.3 I vettori presentano le offerte complete di tutti gli elementi richiesti nonché delle informazioni necessarie all'applicazione dei parametri indicati nel bando di gara, pena la mancata attribuzione dei punteggi per quanto non esplicitato, salvo quanto diversamente indicato nel bando. La Direzione Centrale Sviluppo Economico può richiedere, anche in fase successiva, (A) il conto economico relativo alla rotta richiesta con dimostrazione della sostenibilità economica/finanziaria dei servizi offerti; (B) un prospetto indicante la rotazione degli aeromobili in relazione alla flotta utilizzata che ne dimostri la sostenibilità operativa.

L'offerta è accompagnata da una dichiarazione resa ai sensi del D.P.R. 28/12/2000, n. 445, nella quale un legale rappresentante del vettore attesta che tutte le informazioni riportate nell'offerta - e, se richiesti, nei relativi allegati - corrispondono al vero e ove è altresì esplicitato che la dichiarazione è rilasciata nella piena consapevolezza che in caso di dichiarazioni mendaci sono previste (a) le sanzioni penali richiamate dall'art. 76 del D.P.R. 28.12.2000 n.445 e (b) l'esclusione dalla procedura di selezione pubblica. E' altresì necessario unire per la piena validità della dichiarazione, una copia di un documento di identità del legale rappresentante che sottoscrive la dichiarazione stessa.

12.4 La Commissione può richiedere elementi integrativi e chiarimenti in relazione alle offerte presentate, fissando un termine per il riscontro e può stabilire in caso di mancato riscontro l'esclusione dalla procedura di selezione.

12.5 Al termine dei lavori, il verbale redatto dalla Commissione è trasmesso per l'approvazione al Direttore Centrale Sviluppo Economico.

12.6 Entro 60 giorni dalla data fissata per la presentazione delle offerte, la Direzione Sviluppo Trasporto Aereo procede all'affidamento dei diritti tenuto conto delle risultanze della Commissione di valutazione.

12.7 La valutazione delle offerte è effettuata in base ai parametri e ai punteggi di seguito riportati.

A) Offerte inerenti i servizi passeggeri

Natura dei voli e collegamenti

a) I punteggi di seguito indicati non sono cumulabili e si intendono per uno o più collegamenti effettuati con le tipologie di voli sotto riportate:

(a1) voli non stop andata e ritorno (punti 10);

(a2) voli diretti, con *stopover* o via-punti intermedi in territorio extra-domestico (per un solo scalo intermedio: 5 punti; per due o più scali: 3 punti);

12

- (a3) voli indiretti – con cambio aeromobile in territorio extra-domestico – (per un solo scalo intermedio 1 punto, per una o più frequenze; 0 punti per più scali).

Ciascun punteggio indicato alle lettere (a2) e (a3) è aumentato fino a 0,5 punti nel caso in cui gli scali intermedi o il cambio di aeromobile siano previsti nella sola tratta di andata o nella sola tratta di ritorno.

b)

(b1) voli in proprio o in qualità di “*operating carrier*” (6 punti totali);

(b2) voli in *code sharing*, in qualità di “*marketing carrier*” (0 punti);

- c) Frequenza settimanale dei servizi (0,5 punti per frequenza fino a un massimo di 7 punti, salvo quanto diversamente riportato nel bando di selezione pubblica);

- d) Connessioni previste con altri aeroporti nazionali; saranno prese in considerazione le connessioni operate dallo stesso vettore aereo o in collaborazione commerciale con altro vettore alla data di presentazione dell'offerta ed espressamente richiamate nell'offerta medesima, compatibili con le giornate di volo e gli orari - entro due ore dall'arrivo e/o partenza - (0,5 punti per ogni collegamento documentato nell'offerta, fino a un massimo di 5 punti);

- e) Incidenza dei servizi offerti sullo sviluppo della rete aeroportuale - attivazione di collegamenti da aeroporti nazionali non collegati, alla data fissata per la presentazione delle offerte, con il paese oggetto del bando di selezione - (3 punti per ciascuna rotta);

- f) Apertura di nuovi collegamenti con aeroporti dello Stato extra-UE oggetto delle procedure di selezione non serviti alla data fissata per la presentazione delle offerte (2 punti per ciascuna rotta);

Benefici inerenti aspetti operativi

- g) Data di inizio dei servizi (giorno/mese/anno); le date prospettate sono prese in considerazione se realisticamente attuabili, in base alla tempistica ufficiale stabilita dalle Autorità aeronautiche del Paese oggetto delle procedure di selezione; il vettore è tenuto a verificare gli atti ufficiali che fissano dette tempistiche, prima della presentazione dell'offerta:

Dec

- (g.1) attivazione entro un mese dall'inizio della prima stagione di traffico IATA oggetto della procedura di selezione (3 punti, per uno o più collegamenti);
 - (g.2) attivazione successiva alla scadenza indicata al punto g.1 e precedente al termine della prima stagione (2 punti, per uno o più collegamenti);
 - (g.3) attivazione entro un mese dall'inizio della seconda stagione di traffico IATA oggetto della procedura di selezione (1 punto, per uno o più collegamenti);
 - (g.4) attivazione successiva al punto e.3 (0 punti);
- h) Copertura temporale da assicurare per non meno di due stagioni di traffico IATA - è richiesta un'espressa dichiarazione in tale senso - (i punteggi non sono cumulabili):
- (h.1) servizi programmati con esercizio regolare continuativo nel corso di ciascuna stagione di traffico (punti 8, per 2 o più collegamenti; punti 6, per un solo collegamento)
 - (h.2) servizi programmati a stagioni alterne, svolti con esercizio regolare continuativo nella stagione di traffico operata (punti 4, per 2 o più collegamenti; punti 3, per un solo collegamento)
 - (h.3) programmazione dei servizi non prevista in alcuni periodi della stagione (i punteggi di cui ai parametri (h.1) e (h.2) sono ridotti in proporzione)
- i) Contatti utili per la presentazione dei reclami da parte dell'utenza e per la richiesta di informazioni (fino a un massimo di 4,5 punti, sulla base di quanto di seguito riportato):
- (i.1) uffici reclami/informazioni con sede in Italia (2 punti)
 - (i.2) *call center* gratuito o al costo di una chiamata telefonica nazionale (2 punti se in lingua italiana e inglese; 1 punto se solo in lingua italiana; 0,5 se solo in lingua inglese)
 - (i.3) *call center* a pagamento (0 punti)
 - (i.4) contatti per posta elettronica (0,5 punti)
- l) Struttura tariffaria:
- (l.1) tariffe scomposte per stagioni - alta, bassa e intermedia - (0,5 punti per due o più ripartizioni)

(l.2) per classi di prenotazione (business, economica, ecc.) (0,5 punti per due o più opzioni)

m) Sistemi di vendita:

(m.1) GDS (2 punti)

(m.2) web (1 punto)

n) Aeromobile:

(n.1) numero posti superiori o pari a 200 (5 punti)

(n.2) numero posti tra 199 e 140 (3 punti)

(n.3) numero posti tra 139 e 70 (2 punti)

(n.4) numero posti inferiori a 70 (0 punti)

Disponibilità degli aeromobili (i punteggi sono intesi per l'intero programma operativo e saranno ridotti in proporzione nel caso siano previste differenziazioni nel programma presentato nell'offerta del vettore):

(n.5) immediata e certa per periodi pari o superiori a due stagioni di traffico (8 punti)

(n.6) immediata e certa per periodi pari o superiori a una stagione ma inferiori a due (4 punti)

(n.7) inferiore a una stagione (0 punti)

Affidabilità del vettore in relazione a diritti assegnati su rotte extra-UE in precedenza

o) Rete attuale dei servizi eserciti tra l'Italia e Stati extra-UE in termini di uso dei diritti affidati (raffronto tra designazioni e rotte effettivamente esercite: fino a 10 punti con proporzionale riduzione per le rotte non esercite). La Commissione applica detto parametro in termini non discriminatori in caso di valutazione di vettori *new entrant*;

p) Qualora sia intervenuta la decadenza dai servizi affidati in conseguenza delle fattispecie previste al punto 15, il punteggio ottenuto è ridotto di 5 punti, per ciascun caso verificatosi nelle ultime due stagioni di traffico IATA.



La riduzione del punteggio non trova applicazione nei in due casi, riportati al punto 15.2, di seguito evidenziati:

(1) lettera e);

(2) lettera d), con la precisazione che nelle circostanze indicate la riduzione trova applicazione nella sola evenienza che il vettore UE, fatti salvi i casi di colpa lieve documentati, abbia perso i requisiti dichiarati per l'ottenimento dello status di vettore stabilito successivamente alla relativa dichiarazione formale presentata all'ENAC.

Esperienza del vettore in relazione alle rotte tra l'Italia e lo Stato extra-UE oggetto della gara

- q) Servizi svolti in proprio e/o tramite *code sharing* (i punteggi sono cumulabili):
- (q.1) servizi di linea (in proprio o come *operating carrier*) (3 punti); per meno di due stagioni di traffico (1 punto); per meno di una stagione di traffico (0 punti)
 - (q.2) catene di *charter* operate per almeno due stagioni di traffico (1 punto)
- r) A parità di punteggio la graduatoria è determinata secondo i criteri e nell'ordine di seguito indicati: in via prioritaria, (1) al vettore che ha ottenuto il maggior punteggio risultante dalla somma dei punteggi attribuiti ai parimenti di cui alle precedenti lettere "e." e "f."; in via successiva, (2) al vettore non presente nel relativo mercato; e infine, (3) in base al sorteggio (il primo vettore sorteggiato è considerato primo nella classifica e così di seguito).

B) Offerte inerenti i servizi tutto merci

B.1) Nel caso gli aerei prevedano una specifica capacità utilizzabile per i servizi tutto merci, la valutazione delle offerte tra compagnie che effettuano tale tipologia servizi, è effettuata secondo i parametri di seguito riportati.

Natura dei voli e collegamenti

- a) I punteggi di seguito indicati non sono cumulabili e si intendono per uno o più collegamenti effettuati con le tipologie di voli sotto riportate:
- (a1) voli non stop andata e ritorno (punti 10)



(a2) voli diretti, operati con scali intermedi in territorio extra-domestico (geograficamente intermedio od oltre), per un solo scalo intermedio: 6 punti; per due o più scali intermedi: 2 punti)

(a3) voli indiretti – con cambio aeromobile in territorio extra-domestico (1 punto)

Ciascun punteggio indicato alle lettere (a2) e (a3) è aumentato fino a 0,5 punti nel caso in cui gli scali intermedi o il cambio di aeromobile siano previsti nella sola tratta di andata o nella sola tratta di ritorno.

b) Frequenza settimanale dei servizi (1 punto per una frequenza; 3 punti per due frequenze; un punto aggiuntivo per ogni ulteriore frequenza; salvo quanto diversamente riportato nel bando di selezione pubblica);

c) Connessioni previste con altri aeroporti nazionali; saranno prese in considerazione le connessioni operate dalla stessa vettore aereo o in collaborazione commerciale con altro vettore alla data di presentazione dell'offerta ed espressamente richiamate nell'offerta medesima, compatibili con le giornate di volo e gli orari - entro sei ore dall'arrivo e/o partenza - (0,5 punto per ogni collegamento documentato nell'offerta fino a un massimo di 5 punti);

d) Incidenza dei servizi offerti sullo sviluppo della rete aeroportuale:

(d.1) attivazione di collegamenti da aeroporti nazionali non collegati, alla data fissata per la presentazione delle offerte, con il paese oggetto delle procedure di selezione - (3 punti, per uno o più collegamenti);

(d.2) apertura di nuovi collegamenti con aeroporti dello Stato extra-UE oggetto del bando di selezione non serviti alla data fissata per la presentazione delle offerte (3 punti per uno o più collegamenti);

Benefici inerenti aspetti operativi:

e) Data di inizio dei servizi (giorno/mese/anno), le date prospettate sono prese in considerazione se realisticamente attuabili, in base alla tempistica ufficiale stabilita dalle Autorità aeronautiche del Paese oggetto delle procedure di selezione; il vettore è tenuto a verificare gli atti ufficiali che fissano dette tempistiche, prima della presentazione dell'offerta:



- (e.1) attivazione entro un mese dall'inizio della prima stagione di traffico IATA oggetto della procedura di selezione (3 punti, per uno o più collegamenti)
 - (e.2) attivazione successiva alla scadenza indicata al punto e.1 e precedente al termine della prima stagione (2 punti, per uno o più collegamenti)
 - (e.3) attivazione entro un mese dall'inizio della seconda stagione di traffico IATA oggetto della procedura di selezione (1 punto, per uno o più collegamenti)
 - (e.4) attivazione successiva al punto e.3 (0 punti)
- f) Copertura temporale da assicurare per non meno di due stagioni di traffico IATA (è richiesta un'espressa dichiarazione in tale senso) - i punteggi non sono cumulabili):
- (f.1) servizi programmati con esercizio regolare continuativo nel corso di ciascuna stagione di traffico (punti 8, per 2 o più collegamenti; 6 punti, per un solo collegamento)
 - (f.2) servizi programmati a stagioni alterne, svolti con esercizio regolare continuativo nella stagione di traffico operata (punti 4, per due o più collegamenti; 3 punti, per un solo collegamento)
 - (f.3) programmazione dei servizi non prevista in alcuni periodi della stagione (i punteggi di cui ai parametri (f.1) e (f.2) sono ridotti in proporzione)
- g) Capacità aeromobile (tonnellate offerte)
- (g.1) tonnellate superiori o pari a 95 (5 punti)
 - (g.2) tonnellate tra 94 e 60 (4 punti)
 - (g.3) tonnellate tra 59 e 15 (2 punti)
 - (g.4) tonnellate tra 14 e 7 (1 punto)
 - (g.5) tonnellate inferiori a 7 (0 punti)
- Disponibilità degli aeromobili (i punteggi sono intesi per l'intero programma operativo e saranno ridotti in proporzione nel caso siano previste differenziazioni nel programma presentato nell'offerta del vettore):
- (g.6) immediata e certa per periodi pari o superiori a due stagioni di traffico (8 punti)
 - (g.7) immediata e certa per periodi pari o superiori a 1 stagione ma inferiori a due (4 punti)



g.8) inferiore a una stagione (0 punti)

Affidabilità della compagnia in relazione a diritti assegnati in precedenza su rotte esterne all'UE:

- h) Rete attuale dei servizi tutto merci eserciti tra l'Italia e Stati extra-UE - valutazione inerente l'uso dei diritti affidati (raffronto tra designazioni e rotte effettivamente esercite: fino a 10 punti con proporzionale riduzione per le rotte non esercite). Al fine di evitare discriminazioni, detto parametro non trova applicazione in caso di confronto che includa compagnie *new entrant*;
- i) Qualora sia intervenuta la decadenza dai servizi affidati in conseguenza delle fattispecie previste al punto 15, il punteggio ottenuto è ridotto di 5 punti, per ciascun caso verificatosi nelle ultime due stagioni di traffico IATA.
La riduzione del punteggio non trova applicazione nei due casi, riportati al punto 15.2, di seguito evidenziati:
- (1) lettera e);
 - (2) lettera d), con la precisazione che nelle circostanze indicate la riduzione trova applicazione nella sola evenienza che il vettore UE, fatti salvi i casi di colpa lieve, abbia perso i requisiti dichiarati per l'ottenimento dello status di vettore stabilito successivamente alla relativa dichiarazione formale presentata all'ENAC.

Esperienza del vettore in relazione alle rotte tra l'Italia e lo Stato extra-UE oggetto della gara (i punteggi sono cumulabili)

- l) Servizi svolti in proprio:
- (l.1) servizi di linea (3 punti); per meno di due stagioni di traffico (2 punti)
 - (l.2) catene di charter operate per almeno due stagioni di traffico (1 punto)
- m) A parità di punteggio la graduatoria è determinata secondo l'ordine e i criteri di seguito indicati: in via prioritaria, (1) al vettore che ha ottenuto il maggior punteggio risultante dalla somma dei punteggi attribuiti ai parametri di cui alle lettere (d.1) e (d.2); in via successiva, (2) al vettore non presente nel relativo



mercato; e infine, (3) in base al sorteggio (il primo vettore sorteggiato è considerato primo nella classifica e così di seguito).

B.2) Con riferimento agli accordi vigenti che prevedono un unico tetto di frequenze (o di capacità) utile sia per servizi passeggeri che per quelli tutto merci, fermo restando che i diritti sufficienti sono assegnati secondo il criterio cronologico stabilito al punto 11.2, per quelli scarsi, laddove le procedure di selezione pubblica evidenzino l'esigenza di effettuare una valutazione tra offerte inerenti sia i servizi tutto merci sia quelli passeggeri, si procederà nell'ordine ad:

- una ripartizione in termini paritari dei diritti scarsi tra i servizi passeggeri e quelli tutto merci;
- nel caso detta suddivisione in via equitativa non possa trovare applicazione ovvero quando l'equa ripartizione dia luogo a diritti residui, gli stessi sono affidati alla compagnia che chiede di effettuare la tipologia di servizi non presente sulle rotte nelle stagioni oggetto di selezione pubblica;
- qualora i criteri precedenti non siano applicabili in concreto, la Commissione procede all'affidamento dei diritti sulla base di valutazioni relative a quanto dichiarato dalle compagnie in sede di offerta, alle necessità emergenti nei territori interessati, nel comparto industriale, nei settori aereo e aeronautico nonché da ogni ulteriore informazione ritenuta utile. Le compagnie al riguardo possono essere audite dalla Commissione in relazione ai servizi offerti.

13. MODALITA' INERENTI LE DESIGNAZIONI, LA RIDETERMINAZIONE STAGIONALE DEI DIRITTI DI TRAFFICO AFFIDATI E IL RILASCIO DELLE AUTORIZZAZIONI DI VOLO

13.1 A seguito degli affidamenti, l'ENAC procede alla comunicazione delle designazioni presso le autorità estere ai sensi del punto 8, fatto salvo quanto diversamente previsto negli accordi aerei.

13.2 I programmi stagionali dei voli e le relative modifiche sono sottoposti alla Direzione Sviluppo Trasporto Aereo per il rilascio delle autorizzazioni, nel rispetto dei tempi previsti



13.3 Le richieste di autorizzazione sono valutate nei limiti dei diritti affidati, rideterminati in applicazione di quanto disposto al punto 14, sulla base del monitoraggio effettuato dalla Direzione Sviluppo Trasporto Aereo, e tenuto conto delle assegnazioni successivamente intervenute.

14. DISCIPLINA DEI SERVIZI AFFIDATI

14.1 Per i diritti affidati trova applicazione il principio *"use or lose it"*.

14.2 Nei casi in cui i servizi non sono attivati o, pur essendo stati attivati, sono svolti in modo difforme rispetto a quanto indicato nella disposizione di affidamento ovvero per un periodo ne sia interrotto l'esercizio senza previa autorizzazione, trova applicazione quanto stabilito al punto 15.

14.3 Le frequenze assegnate sono riconfermate per le due stagioni successive nei limiti del numero effettivamente operato nelle due ultime stagioni di traffico.

14.4 Il vettore affidatario è tenuto a esercire i servizi con continuità, regolarità, puntualità e capacità adeguata, nel rispetto delle normative vigenti, dei provvedimenti di assegnazione, delle autorizzazioni operative relative all'esercizio dei programmi stagionali, rilasciate dall'ENAC, nonché delle disposizioni in materia di bande orarie con riferimento agli aeroporti coordinati.

14.5 In tutti i casi di mancata attivazione, sospensione o interruzione dei servizi, i vettori affidatari sono tenuti alla riprotezione dei passeggeri prenotati, senza costi aggiuntivi per gli stessi. Delle modalità di riprotezione è data tempestiva comunicazione alla Direzione Sviluppo Trasporto Aereo.

14.6 Il vettore affidatario dei diritti fornisce alla Direzione Sviluppo Trasporto Aereo, nei tempi e con le modalità indicati nelle relative richieste, le informazioni, la documentazione e i dati statistici concernenti i servizi affidati. In particolare, l'ENAC può richiedere l'inoltro di un breve resoconto sui servizi eserciti in ciascuna stagione di traffico, eventualmente anche in corso di completamento. Le informazioni e i documenti inoltrati dai vettori sono soggetti alle norme previste per la tutela della riservatezza.



15. DECADENZA DAI SERVIZI AFFIDATI

15.1 La Direzione Sviluppo Trasporto Aereo nei casi in cui i servizi:

- a) non vengano attivati alla data stabilita nella disposizione di affidamento;
- b) siano stati attivati o effettuati in modo difforme da quanto offerto in sede di gara e in termini tali che, se conosciuti nella fase di valutazione, avrebbero determinato l'attribuzione di un punteggio non idoneo a ottenere l'affidamento dei diritti stessi;
- c) siano sospesi da oltre una stagione di traffico e decorsa una stagione non siano state accordate proroghe per un prolungamento della sospensione;
- d) siano stati interrotti, senza previa autorizzazione,

assegna al vettore un termine perentorio di 15 giorni per l'attivazione o il ripristino dei servizi.

Se entro tale termine il vettore non ottempera a quanto richiesto, la Direzione Sviluppo Trasporto Aereo dispone la decadenza dai servizi, al ritiro dei diritti affidati.

15.2 Oltre ai casi indicati al precedente punto 15.1, è disposta la decadenza dai servizi assegnati e il ritiro dei diritti assegnati qualora il vettore affidatario:

- a) abbia ottenuto i diritti sulla base di dichiarazioni false, rese a norma D.P.R. 445/2000, ferme restando le sanzioni penali previste nel caso in esame dalla stessa disciplina;
- b) ceda ad altro vettore la designazioni e/o i diritti assegnati, senza la preventiva autorizzazione dell'ENAC;
- c) non adempia alla richiesta di riattivazione dei servizi sospesi o interrotti, avanzata dall'ENAC per ragioni di pubblico interesse;
- d) perda i requisiti richiamati al punto 7 per il riconoscimento dello stabilimento in Italia dei vettori UE ovvero risulti privo degli stessi sin dall'origine;
- e) sia oggettivamente impossibilitato - ancorché per ragioni non imputabili alla volontà dello stesso - alla attivazione dei servizi o alla ripresa di quelli svolti in precedenza, entro tempi compatibili con l'interesse pubblico tutelato;
- f) in caso di mancata riattivazione dei servizi oltre il termine di sospensione indicato nella Convenzione, come modificata/integrata ai sensi del successivo punto 17.3.



- g) non siano rispettate le condizioni di sicurezza aeronautica e le prescrizioni del "*Security Programme*".

15.3 Fermo restando quanto indicato alla lettera e) del punto 15.2, sono fatti salvi i casi di forza maggiore o gli altri casi non imputabili al vettore, purché comunicati senza ritardo alla Direzione Sviluppo Trasporto Aereo.

16. SOSPENSIONE, RIMODULAZIONE E CESSAZIONE DEI SERVIZI

16.1 L'ENAC può autorizzare il vettore a sospendere, rimodulare e, nei casi di rinuncia, a cessare l'esercizio dei servizi affidati, sulla base di richieste debitamente motivate, presentate con un preavviso di almeno 15 giorni, fatto salvo l'obbligo di riprotezione dei passeggeri senza costi aggiuntivi per l'utenza. Fuori dai predetti casi trovano applicazione le disposizioni in materia di decadenza dai servizi.

16.2 Per le sospensioni, l'autorizzazione dell'ENAC reca il termine di durata. Nel periodo di sospensione i diritti possono essere affidati in via provvisoria ad altro richiedente nel rispetto delle procedure di affidamento previste dalla presente Circolare.

16.3 Per ragioni di pubblico interesse, l'ENAC può intimare al vettore, a pena di decadenza, di sospendere i servizi in svolgimento ovvero, nei casi di intervenuta sospensione o di interruzione degli stessi, di riprenderne l'esercizio.

17. STIPULA DELLA CONVENZIONE

17.1 Ai sensi dell'articolo 785 del Codice della Navigazione, i rapporti fra l'ENAC e i vettori designati sono regolati da una Convenzione, il cui schema tipo è pubblicato nel sito internet dell'Ente.

17.2 La Convenzione stabilisce le condizioni di esercizio del servizio, gli obblighi dei vettori nonché, in caso di inosservanza, le relative sanzioni.

17.3 In allegato alla Convenzione sono riportate le rotte e i diritti affidati al vettore. In esito al monitoraggio sull'uso dei diritti e alla rideterminazione degli stessi, secondo quanto stabilito al punto 13.3, l'ENAC procede alla modifica e/o integrazione dell'allegato, dandone comunicazione al vettore. Le rotte soggette alla sospensione dei servizi, recano il periodo di durata della stessa. La mancata riattivazione dei servizi oltre il termine di sospensione indicato, comporta la decadenza dai diritti affidati.



18. NORME TRANSITORIE E PROCEDURE DI PUBBLICAZIONE

18.1 Entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente Circolare i vettori designati su rotte esterne all'Unione Europea e titolari dei relativi diritti di traffico stipulano con l'ENAC la Convenzione richiamata al punto 17, previa verifica dell'effettivo esercizio dei diritti stessi.

18.2 La presente Circolare è pubblicata nel rispetto delle disposizioni vigenti.

19. DECORRENZA

La presente Circolare sostituisce integralmente la Circolare EAL 14-A del 19 dicembre 2008 ed entra in vigore dal 1 marzo 2015.

Il Direttore Generale

Dott. Alessio Quaranta

