



# TRAFFIC POLICY



Aeroporto di Trapani Birgi "Vincenzo Florio"

## NORMATIVA DI RIFERIMENTO

La presente Policy trova riferimento in particolare nella normativa di seguito indicata:

- **comunitaria**, in materia di aiuti all'avviamento delle rotte (Comunicazione della Commissione 2014/C 99/03 del 4 aprile 2014, sugli aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree) in caso di utilizzo di risorse aventi natura pubblica;
- **nazionale**, da ultimo sancita dai commi 14 e 15 dell'art. 13 del decreto-legge 23 dicembre 2013, n. 145, convertito con modificazioni dalla legge 21 febbraio 2014, n. 9 come modificati dall'art. 1 comma 7 del decreto-legge 10 agosto 2023, n. 104, convertito con modificazioni dalla legge 9 ottobre 2023, n. 136, recante disposizioni urgenti a tutela degli utenti, in materia di attività economiche e finanziarie e investimenti strategici.

## CARATTERISTICHE TRAFFIC POLICY

- Non Discriminatoria
- Rispettosa dei Principi di pubblicità, trasparenza, non discriminazione e degli effetti negativi indebiti sulla concorrenza e sugli scambi tra Stati membri.
- Orientata all'incremento di Traffico ed alla mobilità regionale
- Rispettosa del principio dell'investitore Privato in un'economia di mercato ( MEO TEST)
- Premiale per le operazioni di volo che interessino le fasce di traffico orarie e/ o stagionali non di punta

## OBIETTIVI

Il sistema di seguito esposto è concepito per incentivare lo sviluppo e il consolidamento del traffico passeggeri presso lo scalo civile di Trapani –Birgi, efficientare l'accesso alle infrastrutture e ottimizzare l'utilizzo della capacità aeroportuale disponibile garantendo il miglior uso possibile delle infrastrutture aeroportuali e l'incremento della mobilità e connettività regionale, nel rispetto della normativa vigente di settore.

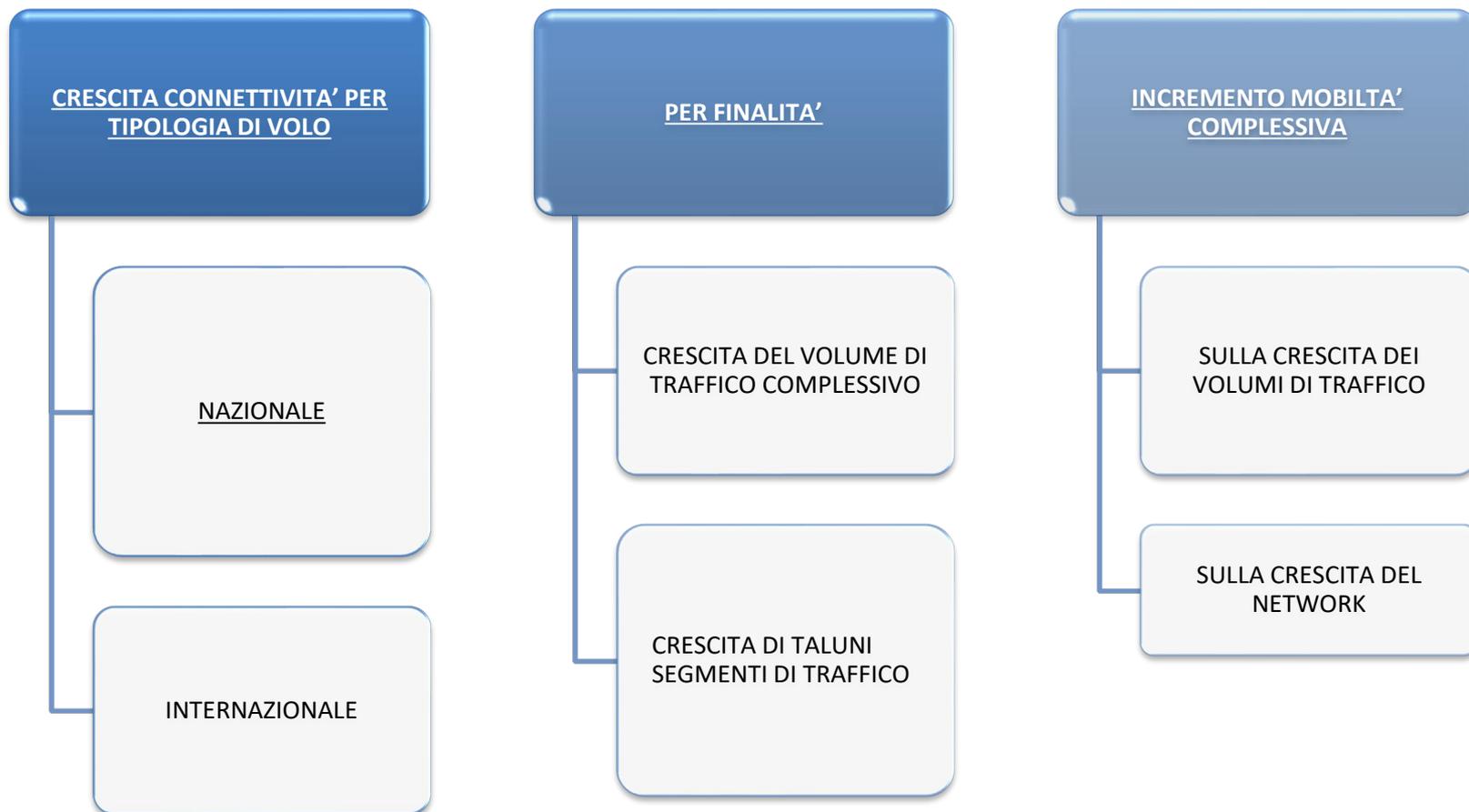
Particolare attenzione è posta ai programmi d'incentivazione per de-stagionalizzazione attività, nonché alla promozione della crescita sostenibile con azioni di tutela ambientale e, in generale, con l'impegno al perseguimento degli obiettivi di decarbonizzazione, innovazione e qualità del servizio al passeggero.

## BENEFICIARI

La *policy* di sviluppo del traffico è rivolta a **tutti i soggetti giuridici interessati** che soddisfino i **requisiti previsti**, assicurando, in maniera trasparente e non-discriminatoria, **identiche opportunità** agli operatori che intendano assumere, verso il gestore aeroportuale, gli indicati impegni di sviluppo ed eventualmente di crescita sostenibile.

# TRAFFIC POLICY

## CRITERI DI CONCESSIONE DEGLI INCENTIVI



### PARAMETRI DI DETERMINAZIONE DELL'INCENTIVO

Il parametro usato per la quantificazione degli incentivi consiste in una quantità prefissata di contributo per passeggero in partenza (DEPAX), moltiplicato per il numero dei passeggeri presi come validi e rispondenti agli standard richiesti.

L'incentivo viene concesso EX POST, vale a dire che è concesso alla fine di un periodo prestabilito ed indicato nel contratto dopo che è stata verificata la presenza di tutti i requisiti di riconoscimento dello stesso.

L'incentivo non sarà applicato sulle rotte per le quali sono previsti obblighi di servizio pubblico;

Gli incentivi saranno erogati sotto forma di contributo regolato da Airgest entro minimo 30gg dal ricevimento della fattura dal parte del vettore.

### VALIDITA'

Il programma di incentivazione verrà applicato solo sulla base di un regolare contratto firmato da entrambe le parti prima dell'inizio delle operazioni. Questa politica verrà applicata solo con riferimento ai nuovi contratti.

Gli accordi già esistenti restano validi sino alla loro naturale scadenza

Le presenti Traffic Policy sostituiscono ogni documento precedentemente pubblicato ed hanno validità sino a loro eventuale modifica.

# TRAFFIC POLICY

## TIPOLOGIE e TARGET DEGLI INCENTIVI

**1) AVVIO DI NUOVE TRATTE**

**2) INCREMENTO e CONSOLIDAMENTO TRATTE ESISTENTI**

**3) ATTIVAZIONE CHARTER STAGIONALI**

## 1. AVVIO NUOVE TRATTE

### 1) AVVIO DI NUOVE TRATTE: collegamenti di linea non già esistenti con lo scalo di Trapani-Birgi

- Start-up di nuovi collegamenti di linea che comportino almeno 1 ROTAZIONE SETTIMANALE(1/7).

- ✓ Al vettore viene concesso un incentivo per ogni passeggero in partenza (depax) e su rotte non già servite dallo scalo di Trapani Birgi.
- ✓ L'importo dell'incentivo può variare a seconda che il volo venga operato nelle ore di punta e non di punta, ovvero nel periodo invernale o estivo.
- ✓ Può essere concesso un contributo mkt di start-up, una tantum, in caso di destinazione particolarmente strategica per lo scalo.
- ✓ Il vettore è tenuto a garantire almeno l' 80% dei voli programmati e posti a base di contribuzione e, comunque, il mantenimento della rotta almeno per un periodo equivalente a quello durante il quale ha ricevuto gli aiuti all'avviamento.
- ✓ **Soggetti ammessi all'incentivazione**
- ✓ Sono beneficiari i vettori che soddisfano le condizioni tecnico ed economiche stabilite dalla normativa europea, non rientrano nella black list emessa dalla Commissione Europea, che non abbiano contenziosi aperti nei confronti della società di gestione, che rispettino la normativa antimafia e la regolarità contributiva laddove applicabili;
- ✓ Il contributo può riguardare meccanismi d'incentivo sotto forma di bonus che sono riconducibili ad una modulazione tariffaria dei diritti aeroportuali<sup>1</sup>, dei servizi di assistenza a terra e/o pagamenti promozionali, relativi al totale dei nuovi passeggeri trasportati sulle rotte oggetto di accordo e stimati nell'esercizio della libera iniziativa imprenditoriale;

<sup>1</sup> Diritti di approdo e partenza aa/mm+diritti di sosta aa/mm+diritti d'imbarco pax+tasse di sicurezza pax & bagagli da stiva+tariffe PRM.

## 2. INCREMENTO E CONSOLIDAMENTO TRATTE ESISTENTI 1/2

### **2) INCREMENTO E CONSOLIDAMENTO TRATTE ESISTENTI: solo per collegamenti di linea già esistenti con lo scalo di Trapani-Birgi**

- Per traffico incrementale si intende la differenza positiva tra il numero di passeggeri in partenza trasportati da un vettore sullo scalo di Trapani, in un medesimo periodo di tempo, in due annualità differenti.

- Al vettore viene concesso un incentivo per ogni passeggero in partenza (depax);
- L'importo dell'incentivo può variare a seconda che il volo venga operato nelle ore di punta e non di punta, ovvero nel periodo novembre-marzo sulle tratte esistenti da parte dei vettori che già le operano.
- Può essere concesso un contributo mkt di start-up, una tantum, in caso di destinazione particolarmente strategica per lo scalo ovvero per il territorio di riferimento.
- Viene richiesta al vettore l'espletamento di almeno l' 80% dei voli programmati ed il rispetto puntuale degli accordi e delle scadenze contrattuali.
- **Soggetti ammessi all'incentivazione**
- Sono beneficiari i vettori che soddisfano le condizioni tecnico ed economiche stabilite dalla normativa europea, non rientrano nella black list emessa dalla Commissione Europea, che non abbiano contenziosi aperti nei confronti della società di gestione, che rispettino la normativa antimafia e la regolarità contributiva laddove applicabili;
- Il contributo può riguardare meccanismi d'incentivo sotto forma di bonus che sono riconducibili ad una modulazione tariffaria dei diritti aeroportuali<sup>1</sup>, dei servizi di assistenza a terra e/o pagamenti promozionali, relativi al totale dei nuovi passeggeri trasportati sulle rotte oggetto di accordo e stimati nell'esercizio della libera iniziativa imprenditoriale;

<sup>1</sup> Diritti di approdo e partenza aa/mm+diritti di sosta aa/mm+diritti d'imbarco pax+tasse di sicurezza pax & bagagli da stiva+tariffe PRM.

## 2. INCREMENTO E CONSOLIDAMENTO TRATTE ESISTENTI 2/2

### I CASI APPLICATIVI DELLA POLICY PER INCREMENTO TRATTE

1) Il Vettore che già opera presso lo scalo presenta una programmazione voli di linea che consolida o incrementa di almeno 1 (una) rotazione settimanale le tratte di linea già dallo stesso servite nella precedente medesima stagione IATA

2) Un nuovo Vettore programma l'avvio di almeno 1 (una) rotazione settimanale su una destinazione di linea già servita nello scalo di Trapani da un altro vettore nella stessa stagione IATA. La programmazione voli di linea deve essere confermata per almeno due stagioni IATA consecutive

### 3. CHARTER STAGIONALI

#### **3) CHARTER STAGIONALI: avvio di nuovi collegamenti con lo scalo di Trapani-Birgi**

- Avvio di nuovi collegamenti stagionali che privilegino il traffico in entrata e di natura turistica, con almeno una ( 1 ) rotazione settimanale

- Al vettore viene concesso un incentivo per ogni passeggero in partenza ( depax) per una stagione IATA;
- L'importo dell'incentivo può variare a seconda che il volo venga operato nelle ore di punta e non di punta, ovvero nel periodo novembre-marzo.
- Le tratte considerate privilegiate al fine dell'incentivo sono: Praga – Budapest – Bucarest – Berlino – Vienna – Ginevra – Zurigo – Tampere.
- Può essere concesso un contributo mkt di start-up, una tantum, in caso di destinazione particolarmente strategica per lo scalo.
- Viene richiesta al vettore l'espletamento di almeno l' 80% dei voli programmati e rispetto puntuale degli accordi e delle scadenze contrattuali.

#### **Soggetti ammessi all'incentivazione**

- Sono beneficiari i vettori che soddisfano le condizioni tecnico ed economiche stabilite dalla normativa europea, non rientrano nella black list emessa dalla Commissione Europea, che non hanno contenziosi aperti nei confronti della società di gestione, che rispettano la normativa antimafia e la regolarità contributiva laddove applicabili;
- Il contributo può riguardare meccanismi d'incentivo sotto forma di bonus che sono riconducibili ad una modulazione tariffaria dei diritti aeroportuali<sup>1</sup>, dei servizi di assistenza a terra e/o pagamenti promozionali, relativi al totale dei nuovi passeggeri trasportati sulle rotte oggetto di accordo e stimati nell'esercizio della libera iniziativa imprenditoriale;

<sup>1</sup> Diritti di approdo e partenza aa/mm+diritti di sosta aa/mm+diritti d'imbarco pax+tasse di sicurezza pax & bagagli da stiva+tariffe PRM.

## TRAFFIC POLICY

### EFFICACIA

- La Policy di sviluppo del traffico:
- viene pubblicata sul sito web istituzionale del gestore aeroportuale
- È revocabile/aggiornabile da parte della società in qualsiasi momento
- È redatta sia in lingua italiana sia in lingua inglese
- Necessità di un accordo scritto tra la società ed il beneficiario dell'incentivo per essere attuata

Gli accordi sottoscritti sulla base di pregresse policy restano vigenti sino alla scadenza prevista negli accordi, salvo risoluzione contrattuale.

### DURATA

Il programma di incentivazione verrà applicato solo sulla base di un regolare contratto firmato da entrambe le parti prima dell'inizio delle operazioni e per l'intera durata dello stesso.

Le presenti Traffic Policy sostituiscono ogni documento precedentemente pubblicato ed hanno validità sino a loro eventuale modifica.

## REQUISITI E MODALITA' PER ACCEDERE AL PROGRAMMA DELLE INCENTIVAZIONI 1/3

- Tutti i vettori possono fare richiesta di accedere al programma di incentivazione di Airgest la quale non opera nessuna distinzione per tipologia di volo ( Low Cost-Charter etc).
- Il vettore richiedente dovrà presentare una previsione di traffico passeggeri e movimenti su base triennale o comunque sulla base dell'accordo proposto, unitamente a tutte le informazioni di carattere operativo ( tipo aeromobile, flotta, back up), ed ogni altra informazione ritenuta utile alla corretta misurazione dell'iniziativa e della sua prospettiva di sostenibilità economica. Potranno essere richieste informazioni aggiuntive laddove richiesto e necessario.
- Il vettore richiedente dovrà disporre di regolare licenza di vettore aereo, ivi inclusi i diritti di traffico ove necessari
- Il vettore richiedente dovrà fornire certificazione antimafia e di regolarità contributiva laddove applicabili;
- Sono beneficiari i vettori che soddisfano le condizioni tecnico ed economiche stabilite dalla normativa europea, non figurano nella EU safety list (ovvero la black list dei vettori oggetto di divieto operativo sull'intero territorio della Comunità europea);
- I vettori che non abbiano contenziosi aperti nei confronti della società di gestione, che rispettino la normativa antimafia ed i pagamenti scaturenti dall'accordo sottoscritto;
- I vettori che non hanno commesso gravi violazioni di legge;

## REQUISITI E MODALITA' PER ACCEDERE AL PROGRAMMA DELLE INCENTIVAZIONI 2/3

- Per richiedere l'ammissione al programma delle incentivazioni i vettori devono trasmettere all'indirizzo di posta elettronica [aviation@airgest.it](mailto:aviation@airgest.it) , la propria manifestazione d'interesse, nel quale il programma voli che si propone di attivare e/o le tratte già esistenti che propongono di incrementare, con indicazione per ciascuna:
  - della data di start-up;
  - del periodo di operatività;
  - delle frequenze programmate;
  - della tipologia di aeromobile;
- Airgest ne esaminerà i contenuti ed eventualmente selezionerà i vettori che hanno presentato i programmi più idonei al raggiungimento dell'obiettivo d'interesse comune affidato al presente programma d'incentivazione.
- Fatto salvo l'obbligo della Airgest di adempiere a quanto prescritto dalle Linee Guida approvate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, gli eventuali accordi di incentivazione conclusi con i vettori che prevedono l'erogazione degli incentivi alle condizioni descritte, avranno carattere di riservatezza.
- Le misure d'incentivazioni non potranno cumularsi per l'esercizio di una medesima rotta.

- Nel caso più vettori presentino manifestazioni d'interesse relativi ad una stessa tratta, la scelta del vettore che usufruirà degli incentivi sarà determinata applicando i seguenti criteri di valutazione:
  - del numero di tratte proposte nella manifestazione d'interesse presentata;
  - della penetrazione sul mercato a dimostrazione della capacità commerciale del vettore;
  - della stagionalità delle tratte proposte nel Programma di Sviluppo;
  - della tipologia di aeromobili che il vettore propone di utilizzare.
  
- La stipula degli accordi con i vettori che usufruiranno degli incentivi sarà in ogni caso subordinata alla verifica dei requisiti già indicati dai paragrafi **“Soggetti ammessi all’incentivazione”**;
  
- Eventuali modifiche della presente policy saranno pubblicate da Airgest in conformità di quanto prescritto dalle linee guida del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
  
- Airgest si riserva di valutare le candidature avanzate secondo quanto in precedenza indicato, compresa la verifica dei requisiti di sostenibilità economica –MEO TEST. In caso di pervenimento di più richieste o in caso di parità di requisiti Airgest effettuerà una selezione in funzione della propria autonomia di impresa, verificando la maggiore aderenza di ogni candidatura ai propri obiettivi strategici.

### REQUISITO DI ECONOMICITA'

Gli obiettivi prefissati, conseguenti all'attuazione di un sistema di incentivazione, dovranno generare un positivo ritorno economico per la società di Gestione Airgest SpA. La verifica di sostenibilità economica, prerequisito per l'erogazione dell'incentivo, sarà effettuata in via ex-ante per ogni accordo sottoscritto con i vettori, secondo il principio del MEO TEST ( Market Economy Operator), per escludere che la misura di incentivo possa qualificarsi come aiuto di Stato.

Nelle fattispecie in cui l'incentivo possa configurarsi quale aiuto di Stato, Airgest opererà per come disciplinato dagli Orientamenti della Commissione Europea n. 2014/99C del 4.4.2014.