

## PROGRAMMA DI INCENTIVAZIONE PER LO SVILUPPO DEL TRAFFICO AEREO

### PREMESSA e BASE GIURIDICA

Aeroporto Friuli Venezia Giulia S.p.A. è la Società di Gestione dell'aeroporto di Trieste – Ronchi dei Legionari, nonché il solo *handler* che gestisce voli, passeggeri e merci sullo scalo. L'aeroporto è attualmente collegato ad alcuni *hub* europei e a destinazioni punto-a-punto domestiche ed internazionali.

La Società si adopera anche per incrementare il numero di aeroporti collegati, le frequenze dei voli e, di conseguenza, i volumi del traffico (passeggeri e/o merci) sullo scalo, per utilizzare in modo sempre più efficiente la propria infrastruttura e fornire un servizio di connettività sempre più ampio, contribuendo così alla crescita economica globale del territorio di riferimento e, in particolare, della regione Friuli Venezia Giulia.

A tal fine, Aeroporto Friuli Venezia Giulia S.p.A., nel rispetto delle regolamentazioni europee e nazionali in materia di trasparenza e pari opportunità, nonché di aiuti di stato nel settore del trasporto aereo, ha istituito un Programma di Incentivazione (di seguito "Programma") che costituisca la base di eventuali accordi con quei vettori o tour operator che si impegnano a contribuire, in modo significativo e stabile, alla crescita dell'aeroporto. Tali accordi saranno stipulati rispettando i parametri di oggettività, trasparenza, temporaneità, equità, pari opportunità e non discriminazione.

La base giuridica di tale policy è la seguente normativa:

- 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.

### 1 – OBIETTIVI STRATEGICI

Con l'attuazione del Programma, Aeroporto Friuli Venezia Giulia S.p.A. si pone i seguenti obiettivi:

- A. **l'aumento del livello di connettività globale dell'aeroporto e della regione**, sia attraverso nuovi voli di linea diretti punto-a-punto che attraverso nuovi servizi di linea, che colleghino Trieste ai principali *hub* di coincidenza: in questo contesto, sono da intendersi come "nuove" tutte quelle rotte e/o destinazioni non operate nella stagione IATA precedente (vedasi Allegato A, "elenchi A1, A2 e A3" delle destinazioni);
- B. **l'incremento delle frequenze e/o della capacità e/o del periodo di operatività sulle attuali destinazioni per migliorarne l'offerta (rotte sotto-servite)**: in questo contesto, gli eventuali miglioramenti/incrementi verranno considerati rispetto alla stessa stagione IATA dell'anno precedente. Questa categoria, include, quindi, anche la destagionalizzazione di alcuni mercati soggetti a forte stagionalità, dove potrà anche venire maggiormente incentivata l'attività addizionale della stagione IATA precedentemente non operata (in genere la *Winter*) o parzialmente operata, ad esempio il passaggio da *peak-Summer-only* a *full Summer* (vedasi Allegato A, "elenco B" delle destinazioni);
- C. lo **sviluppo di direttrici** di traffico di tipo *charter* (o assimilabili, come la linea a bassissima frequenza, ad esempio 1/7) che favoriscano l'**incoming** turistico verso la regione Friuli Venezia Giulia;
- D. la **fidelizzazione di vettori e/o tour operator** che si pongano come obiettivo uno sviluppo organico e progressivo della loro attività sullo scalo di Trieste, attraverso piani pluriennali di sviluppo del network e di incremento del traffico: in questo contesto i risultati andranno valutati confrontando gli anni solari o IATA di durata del contratto;
- E. il **recupero dei livelli di servizio e di traffico pre-COVID19**: in questo contesto, fanno da riferimento le destinazioni/frequenze operate nelle stagioni IATA Summer19 e Winter19-20 (vedasi Allegato A, "elenco C" delle destinazioni);

## 2 – 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 e crescita. La presente policy verrà applicata a quei beneficiari (vettori aerei e/o tour operator) che si impegnino ad attuare, attraverso piani di sviluppo, strategie di incremento delle attività aeree e del traffico sull'aeroporto di Trieste per il raggiungimento di uno o più degli obiettivi strategici che verranno indicati e condivisi tra le parti.

## 3 – CRITERI, PARAMETRI E MODALITA' DI VALUTAZIONE

Relativamente alla tipologia di incentivo, lo stesso potrà essere un:

- contributo erogato per singolo passeggero o per passeggero incrementale (raggiungimento target);
- contributo erogato per singolo volo o per volo incrementale (raggiungimento target);
- contributo erogato per quantitativi di merce trasportata (raggiungimento target);
- importo forfettario pagato al vettore a compensazione dei costi di start-up;
- importo forfettario erogato al raggiungimento di un determinato volume di traffico;
- contributo (forfettario o per passeggero in partenza) legato all'eventuale basamento di aeromobili sullo scalo;
- supporto di marketing collegato all'operatività dei voli in ottica di raggiungimento di un determinato target.

Entità ed ammontare dell'incentivo saranno correlati al raggiungimento di target (tipicamente di capacità e/o di traffico) preventivamente determinati sulla base di uno, o più (combinazione) dei seguenti parametri:

- i volumi di capacità offerta (posti) e/o traffico generato (passeggeri e/o merci);
- la tipologia di destinazione (corto-medio raggio o lungo raggio, punto-a-punto o hub-and-spoke; vedasi "Allegato A");
- la rilevanza strategica della destinazione (destinazioni "strategiche" o "d'interesse"; vedasi "Allegato A");
- il numero di frequenze operate;
- la tipologia e la capacità dell'aeromobile utilizzato;
- il periodo di operatività (stagionale o annuale);
- arco temporale dell'accordo tra le parti (stagionale, annuale, pluriennale).

L'ammontare dell'incentivo, che non potrà essere inferiore ad €1,00 (euro uno/00) per passeggero adulto pagante in partenza, viene determinato di volta in volta, all'esito della negoziazione tra la società e il singolo beneficiario, in funzione degli schemi previsti, dei target individuati e dell'accordo sottoscritto tra le parti.

L'incentivazione verrà garantita sia a quei vettori che si impegneranno su singole rotte che agli operatori che si impegneranno con piani organici di sviluppo del traffico e del network servito e che, eventualmente, prevedano anche l'istituzione di una base operativa di uno o più aeromobili sullo scalo.

Su accordi di durata pluriennale, l'ammontare degli incentivi potrà essere correlato al raggiungimento di determinate soglie di capacità e/o traffico oppure a capacità offerta e/o passeggeri trasportati aggiuntivi in un dato periodo (anno solare, anno o stagione IATA) rispetto al periodo di riferimento precedente. In caso di accordi pluriennali, gli incentivi potranno essere rimodulati in funzione delle eventuali variazioni tariffarie nei diversi anni interessati dall'accordo.

Nell'esercizio della libera iniziativa imprenditoriale in materia di programmi di incentivazione, Aeroporto Friuli Venezia Giulia S.p.A. si riserva, inoltre, la facoltà di valutare ed erogare ulteriori forme di incentivazione e co-marketing tra le quali, ad esempio, contributi addizionali (c.d. *one-off*) per vettori o tour operator impegnati ad investire sul Trieste Airport e ritenuti particolarmente strategici per lo scalo in quanto operatori di comprovata capacità commerciale globale o su determinati mercati e quindi più idonei di altri a soddisfare le esigenze dell'aeroporto e del suo bacino d'utenza.

Le attività promozionali del vettore o del tour operator potranno essere incentivate con un "contributo marketing" che l'operatore dovrà utilizzare per attività di marketing – previa condivisione delle stesse con Aeroporto Friuli Venezia Giulia S.p.A. – finalizzate alla promozione dei propri voli sull'aeroporto di Trieste, con modalità ed attraverso canali concordati, strategici ed efficaci e funzionali al raggiungimento degli obiettivi di capacità e/o traffico.

Gli incentivi verranno riconosciuti (come contributo per passeggero, per volo o come combinazione dei due e/o come contributo *one-off*) sulla base di contratti sottoscritti tra i vettori o tour operator e Aeroporto Friuli Venezia Giulia S.p.A. in cui si definiscono gli obblighi dell'operatore in termini di traffico (target). Gli incentivi saranno erogati secondo le modalità indicate nel contratto medesimo ed a condizione del rispetto del programma incentivato nonché del pagamento puntuale e regolare di quanto complessivamente dovuto a Aeroporto Friuli Venezia Giulia S.p.A. Tali accordi avranno carattere di riservatezza.

#### 4 - EFFICACIA

La policy di sviluppo del traffico di Trieste Airport:

- viene pubblicata sul sito web del gestore aeroportuale ([www.triesteairport.it](http://www.triesteairport.it));
- è revocabile/aggiornabile da parte della società in qualsiasi momento;

- è redatta sia in lingua italiana (prevalente in caso di discordanza) che in lingua inglese;
- per essere attuata, necessita di un accordo scritto tra la società ed il beneficiario dell'incentivo.

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

## 5 - DURATA

Gli accordi di incentivazione avranno una durata complessiva legata alla valutazione strategica dell'operazione, in ragione degli obiettivi prima indicati: il supporto avrà comunque carattere di temporaneità e, in caso di durata pluriennale a capacità invariata, l'incentivo sarà decrescente nel tempo.

La durata dei contratti di incentivazione è quindi variabile (stagionale, annuale, pluriennale) in funzione della tipologia di rotta, di operatore, di traffico. Essa viene quindi stabilita e concordata di volta in volta tra le parti. La stessa può essere estesa, prorogata o rinegoziata, in caso di cambiamento delle condizioni contrattuali.

Il periodo minimo di durata dell'accordo di incentivazione è dei 2 (due) mesi.

## 6 – REQUISITI PER ACCEDERE AGLI SCHEMI DI INCENTIVAZIONE

La Società di Gestione valuterà i requisiti per l'accesso agli schemi di incentivazione prima dell'avvio della trattativa commerciale con il singolo beneficiario.

Se il beneficiario è un vettore aereo, esso:

- non dovrà figurare nella "EU Safety List" (ovvero la *blacklist* dei vettori oggetto di divieto operativo sull'intero territorio della Comunità Europea);
- dovrà disporre di regolare licenza in tal senso, ivi inclusi i diritti di traffico ove necessari ed essere certificato dalle autorità aeronautiche del Paese di appartenenza;
- non dovrà aver commesso gravi violazioni di legge o regolamentazione e/o rilevanti violazioni dei termini contrattuali con la società negli ultimi 5 anni;

Eventuali ulteriori requisiti quali, ad esempio, l'indicazione di rotte prioritarie, l'esclusione di determinate rotte o di rotte in determinate fasce orarie o di rotte soggette a oneri di servizio pubblico, ecc. vanno valutati, caso per caso ed inseriti nei termini contrattuali.

## 7 – MODALITA' DI INVIO DELLE RICHIESTE DI AMMISSIONE AL PROGRAMMA D'INCENTIVAZIONE

Le proposte di sviluppo del network presentate dai vari beneficiari saranno valutate rispettando i parametri di oggettività, trasparenza, temporaneità, equità, pari opportunità e non discriminazione.

Qualsiasi vettore e/o tour operator interessato ad accedere ad uno schema di incentivi dovrà comunicare per iscritto ad [aviationmarketing@triesteairport.it](mailto:aviationmarketing@triesteairport.it) il piano di sviluppo che intende mettere in atto sullo scalo, con il dettaglio delle informazioni richieste dal gestore per la valutazione della proposta (a puro titolo esemplificativo ma non esaustivo: descrizione della flotta, del network, delle basi operative, elenco delle rotte che il vettore intende operare, frequenze, posti offerti, ecc.).

Aeroporto FVG SpA valuterà i piani di sviluppo ritenuti più idonei a soddisfare le proprie esigenze, tenuto conto del valore aggiunto generato per l'aeroporto e, se possibile, in un contesto più ampio, per il suo bacino d'utenza.

I criteri di valutazione delle proposte terranno conto dell'attrattività economico-strategica del piano di sviluppo presentato, della sostenibilità economica/ambientale dello stesso, dei requisiti economico-finanziari del soggetto proponente, così come della capacità di generare traffico, dell'affidabilità operativa, commerciale e finanziaria del vettore. Tali elementi avranno valenza fondamentale in caso due o più vettori presentassero programmi di sviluppo relativi ad una stessa tratta. Aeroporto FVG SpA si riserva inoltre la facoltà di richiedere ulteriori informazioni e/o di condurre accertamenti al fine di verificare l'affidabilità e la solidità finanziaria del Vettore richiedente.

Aeroporto FVG SpA si riserva la facoltà/possibilità di condurre trattative in parallelo in caso di più vettori che si propongano per il raggiungimento di un medesimo obiettivo, fermo restando il diritto della Società di scegliere uno o più vettori per la sottoscrizione del contratto, alla luce dei criteri indicati nella presente policy, nel rispetto dei criteri in essa elencati, dando eventualmente priorità all'operatore che meglio risponde alle caratteristiche ed ai criteri elencati. La Società di Gestione valuterà i requisiti per l'accesso agli schemi di incentivazione prima dell'avvio della trattativa commerciale con il singolo beneficiario.

## 8 – MODALITA' DI EROGAZIONE

L'erogazione dell'incentivo avverrà solamente:

- se il beneficiario soddisfa le condizioni definite all'articolo 6 della presente policy;
- se il contratto relativo sarà firmato da entrambe le parti

- se il beneficiario è un vettore aereo, solo se risulta in regola con il pagamento di tutti i diritti aeroportuali, delle eventuali tasse aggiuntive e degli importi relativi ai servizi di *handling* sullo scalo; se il beneficiario è un tour operator, solo se il vettore da esso designato ad operare sulla/e rotta/e risulta in regola con il pagamento di tutti i diritti aeroportuali, delle eventuali tasse aggiuntive e degli importi relativi ai servizi di *handling* sullo scalo;

\*\*\*\*\*

Aeroporto Friuli Venezia Giulia S.p.A. si riserva la facoltà di modificare e/o aggiornare il presente Programma in funzione dell'evoluzione dell'andamento del mercato.

\*\*\*\*\*

Responsabile per lo sviluppo del traffico e per i rapporti con le compagnie aeree e, quindi, anche per la Policy Commerciale di Sviluppo Network, è la *Direzione Commerciale Aviation* di Aeroporto FVG S.p.A., che è a disposizione di qualsiasi operatore interessato a proporre attività coerenti con il presente Programma. La stessa può essere contattata direttamente, chiamando il [+39-0481-773290](tel:+39-0481-773290) e/o scrivendo ad [aviationmarketing@triesteairport.it](mailto:aviationmarketing@triesteairport.it).

## ALLEGATO A

*Liste esemplificative e non esaustive delle destinazioni oggetto di incentivazione*

### A1) Nuove tratte punto-a-punto di corto-medio raggio “strategiche”, in ordine alfabetico

ABU DHABI	HELSINKI
ALGHERO	ISTANBUL (IST, SAW)
AMSTERDAM	KRAKOW
ATHENS	LAMEZIA TERME
BELGRADE	LISBON
BERLIN	LONDON (LCY, LGW, LHR, LTN, SEN)
BRUSSELS (BRU)	MADRID
BRINDISI	PARIS (BVA, CDG, ORY)
BUCHAREST	PRAGUE
BUDAPEST	SALERNO
COMISO	SEVILLE
COPENHAGEN	SHARJAH
DUBAI (DXB, DWC)	STOCKHOLM
DUSSELDORF	TRAPANI
GENOVA	VIENNA
HAMBURG	WARSAW (WAW, WMI, RDO)

**A2) Nuovi collegamenti (tutti di carattere “strategico”) da/per hub effettuati da vettori che vi operino un network hub-and-spoke o che abbiano accordi commerciali tali da consentire ai propri passeggeri di usufruire di voli in connessione con il vettore di riferimento sullo scalo, in ordine alfabetico**

*Hub europei non ancora serviti da TRS con operazioni che garantiscano connessioni sul network del vettore di riferimento*

hub	vettore di riferimento	hub	vettore di riferimento
ABU DHABI	EY	LISBON – LIS	TP
AMSTERDAM – AMS	KL / HV	LONDON – LHR	BA
ATHENS – ATH	A3	MADRID – MAD	IB / I2
BELGRADE – BEG	JU	MUNICH – MUC	LH / EN
BRUSSELS – BRU	SN	PARIS – CDG	AF
COPENHAGEN – CPH	SK	SHARJAH	G9
DUBLIN – DUB	EI	VIENNA – VIE	OS
DUBAI – DXB	EK / FZ	WARSAW – WAW	LO
ISTANBUL – IST / SAW	TK / PC	ZURICH – ZRH	LX



**A3) Nuove tratte punto-a-punto di corto-medio raggio “di interesse”, in ordine alfabetico**

*Tutti gli aeroporti non presenti nelle liste A1 e A2 non ancora serviti da Trieste, nei seguenti Paesi*

BULGARIA	PAESI BALTICI (ESTONIA, LETTONIA, LITUANIA)
BOSNIA ERZEGOVINA	PAESI BASSI
DANIMARCA	POLONIA
FRANCIA	REPUBBLICA CECA
GERMANIA	ROMANIA
IRLANDA	NORVEGIA
ISLANDA	SERBIA
ISRAELE	SPAGNA
ITALIA	SVEZIA
MAROCCO	SVIZZERA
MONTENEGRO	UK

Sono inoltre inclusi in questo gruppo eventuali collegamenti da/per  
**qualsiasi destinazione extra-europea / intercontinentale**

**B) Rotte attualmente sotto-servite (frequenze limitate rispetto al potenziale, oppure ad operatività solo stagionale o comunque ridotta), in ordine alfabetico**

BARI	MALTA
BARCELLONA	NAPOLI
BRUSSELS (CRL)	OLBIA
CAGLIARI	PALERMO
CATANIA	TIRANA
DUBLINO	VALENCIA
LONDON (STN)	

**C) Rotte non ancora servite o sotto-servite rispetto ai livelli pre-COVID19, in ordine alfabetico**

hub LH di FRANCOFORTE	hub AZ di ROMA FIUMICINO
hub LH di MONACO DI BAVIERA	