

ANEXO I

NORMAS DE VALORACIÓN DE LOS PROYECTOS OPERATIVOS

En caso necesario, el comité técnico de valoración constituido de acuerdo a lo previsto en el artículo 11 del Real Decreto 1678/2011, realizará la valoración de los proyectos operativos siguiendo para ello las siguientes directrices generales.

1. Para cada proyecto se valorará por separado cada uno de los criterios establecidos en el Artículo 12 del Real Decreto 1678/2011, otorgándoles una puntuación entre **0 y 5**. La puntuación medirá el mayor o menor grado en que el proyecto satisface el criterio evaluado a juicio del comité, correspondiendo el 0 a la menor adecuación y el 5 a la máxima.
2. La puntuación final de cada proyecto se obtendrá de sumar la puntuación obtenida en cada criterio multiplicada por el "peso" del criterio correspondiente, que para este procedimiento y considerando las prioridades marcadas en el acuerdo de inicio, se ha establecido como sigue:

	Peso
a) Optimización del uso de los derechos de tráfico	25%
b) Beneficio para los consumidores (calidad/precio y accesibilidad)	20%
c) Viabilidad técnica, comercial y económica	10%
d) Impacto económico y medioambiental	15%
e) Impacto sobre la competencia	10%
f) Impacto sobre ampliación de rutas y conexión de las regiones	20%

Directrices sobre los aspectos valorables para cada criterio

A modo de orientación para las compañías aéreas interesadas, se comentan a continuación algunos de los aspectos que se valoran dentro de cada criterio.

a) Optimización en el uso de los derechos de tráfico.

En la valoración de este criterio se tienen en cuenta principalmente los siguientes aspectos:

Características de la ruta: cualquier peculiaridad de la ruta(s) proyectada que suponga un elemento diferenciador de especial interés, no considerado explícitamente en algún otro criterio. *P.Ej. Entre dos rutas con igual origen y destino, una ruta directa se preferirá frente a una con escala. En otros aspectos la escala podría otorgar puntos, pero en este no.*

Itinerarios y enlaces: Grado en que las rutas proyectadas dan servicio a zonas donde a priori se estima una mayor demanda de pasajeros, siempre y cuando la estimación tenga fundamento (datos demográficos, laborales, turísticos, etc.).

Número de frecuencias y capacidad de las aeronaves: Grado en que el proyecto maximiza la utilidad de las frecuencias disponibles en términos de asientos ofertados; siempre y cuando la aeronave propuesta sea adecuada y la oferta sea coherente con una previsión de demanda realista.

Tipo de operación: operación en propio o mediante filiales o acuerdos, continua en el tiempo (todo el año) o estacional, adecuación al tipo de demanda prevista (negocios, vacacional, étnico...)...etc.

b) Beneficios para los consumidores en términos de calidad/precio y accesibilidad.

En la valoración de este criterio se considera el rango de precios ofertado, máximo y mínimo, y especialmente la **tarifa media**. Las tarifas han de coincidir con las que figuren en la memoria económica.

En cuanto a la *calidad* se consideran tanto factores del servicio (check-in on line, disponibilidad de salas VIP, oficinas de ventas, flexibilidad tarifaria,...), como de la propia compañía (premios a la calidad, certificaciones...).

Y en lo que respecta a *accesibilidad* se valoran factores como la asistencia a personas con movilidad reducida, los idiomas en que está disponible la venta on-line y la atención al usuario y otros de esta naturaleza.

c) Viabilidad técnica, comercial y económica

Lo que se pretende evaluar con este criterio es la probabilidad de continuidad de la operación planteada.

Importante. No se cuestiona la capacidad técnico-operativa de las compañías toda vez que dispongan de Certificado de Operador Aéreo válidamente emitido y en vigor. De forma similar todas las compañías se consideran igualmente viables económicamente si mantienen en vigor su licencia de explotación.

En materia de viabilidad técnica y comercial se considera principalmente la adecuación de la flota prevista al servicio propuesto, es decir el grado en que la(s) aeronave(s) seleccionada(s) y su configuración resultan óptimas tanto por las características de la ruta, como por las características del servicio propuesto.

En cuanto a la viabilidad económica del proyecto en líneas generales se consideran más viables aquellos proyectos que presentan un margen de actuación más amplio (variación de precios, o factores de ocupación) sin que el proyecto incurra en pérdidas, de forma que resulten menos sensibles a una posible sobreestimación de las previsiones. También se tiene en cuenta el peso que supondrá la operación en particular en la cifra de negocio global de la compañía, entendiendo que un porcentaje muy alto en este sentido puede significar la asunción de un riesgo importante tanto para la ruta, como para la propia compañía si los resultados no son los inicialmente previstos.

d) Impacto económico y medioambiental del proyecto

En lo que respecta al impacto económico se valora como afecta el proyecto a la economía de la región, a otras compañías subsidiarias, o a aquellas que intervengan como subcontratadas.

Respecto a las medidas de carácter medioambiental, se considera que todas las compañías con un AOC en vigor cumplen los estándares mínimos requeridos. Por tanto este aspecto no introducirá diferencia de puntuaciones.

Importante: En los criterios c) y d) el comité técnico evalúa la calidad de las estimaciones efectuadas en la memoria económica (previsión de ventas, costes, etc.) de forma que correspondan a criterios realistas. Cuanto más justificadas sean las previsiones, más fiabilidad se otorgará a la memoria. **Para evitar la especulación con los datos de la memoria económica, el comité podría no puntuar estos criterios si aprecia “temeridad” o incoherencias en las estimaciones efectuadas.**

e) Impacto del proyecto sobre la competencia

Este criterio tiene en cuenta principalmente dos factores:

- a) La **diversificación de operadores**, es decir la introducción de operadores que no se encontraban operando hasta la fecha en el mercado.
- b) La introducción de **nuevos operadores** en una determinada ruta, aun cuando dicho operador pudiera estar ya operando en una ruta diferente.

De forma subsidiaria frente a lo anterior, el hecho de que un operador **aumente o consolide su posición** en el mercado frente a un operador dominante también se valora, aun cuando dicho operador no sea estrictamente nuevo en ninguno de los sentidos contemplados.

La relación entre compañías por pertenencia a un mismo grupo empresarial o a una alianza de empresas, se tendrá en cuenta de forma negativa solo si se aprecia que puede conducir a un monopolio en una determinada ruta que tenga efectos negativos para el usuario, o limite la competencia efectiva.

f) El impacto del proyecto en la ampliación de las rutas aéreas y la conexión de las regiones.

En este criterio se valoran principalmente los tres aspectos mencionados en el RD 1678/2011 a saber:

- *Apertura de nuevas rutas* que hasta la fecha nadie esté operando.
- *Utilización de nuevos aeropuertos españoles*, ya sea como origen, o como escala en los itinerarios propuestos.
- *Mejora en la conectividad de las regiones y de los pasajeros*. Beneficios de conectividad para las regiones españolas, en particular si no estaban previamente conectadas, y para los pasajeros en particular en términos de disponibilidad de más vuelos, destinos o conexiones posibles.