

ALLEGATO 6 - CRITERI DI ATTRIBUZIONE DEL PUNTEGGIO TECNICO

N°	CRITERI DI VALUTAZIONE	SUB-CRITERI DI VALUTAZIONE	PUNTEGGIO MASSIMO ATTRIBUIBILE																	
1	Categorie aggiuntive D.Lgs. 18/99 alla cat. 2	<p>La valutazione tiene conto del possesso, da parte del concorrente, delle seguenti categorie di assistenza a terra ai sensi del D.Lgs. 18/99, considerate elementi premiali ai fini dell'attribuzione del punteggio tecnico:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Cat. 5 – assistenza operazioni in pista; • Cat. 3 – assistenza bagagli; • Cat. 6 – assistenza pulizia (interna) e servizi di scalo; • Cat. 9 – assistenza operazioni aeree e gestione equipaggi. <p>Nessuna delle categorie di cui sopra costituisce requisito di partecipazione alla Procedura; il loro possesso è tuttavia valutato quale indice della capacità dell'operatore di offrire un servizio più completo, integrato e coerente con le esigenze del traffico di Aviazione Generale.</p> <p>Il concorrente indica in modo chiaro, all'interno dell'Offerta Tecnica, le categorie di cui è in possesso e, per ciascuna categoria e relativa sottocategoria, fornisce una breve descrizione del perimetro operativo e delle modalità con cui tali servizi sono integrati nella gestione dei voli di Aviazione Generale.</p> <p>Il punteggio è attribuito secondo la seguente matrice:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Categoria</th><th>Sottocategoria</th><th>Oggetto</th><th>Punteggio</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="4">5 – Assistenza operazioni in pista (priorità alta – max 18 pt)</td><td>5.1</td><td>Guida dell'aereo all'arrivo e alla partenza</td><td>3 pt</td></tr> <tr> <td>5.2</td><td>Assistenza al parcheggio dell'aereo e fornitura dei mezzi appropriati</td><td>3 pt</td></tr> <tr> <td>5.3</td><td>Organizzazione delle comunicazioni tra l'aeromobile e il prestatore dei servizi lato pista</td><td>3 pt</td></tr> <tr> <td>5.4</td><td>Caricamento e scaricamento dell'aereo e trasporto dell'equipaggio e dei</td><td>3 pt</td></tr> </tbody> </table>	Categoria	Sottocategoria	Oggetto	Punteggio	5 – Assistenza operazioni in pista (priorità alta – max 18 pt)	5.1	Guida dell'aereo all'arrivo e alla partenza	3 pt	5.2	Assistenza al parcheggio dell'aereo e fornitura dei mezzi appropriati	3 pt	5.3	Organizzazione delle comunicazioni tra l'aeromobile e il prestatore dei servizi lato pista	3 pt	5.4	Caricamento e scaricamento dell'aereo e trasporto dell'equipaggio e dei	3 pt	30
Categoria	Sottocategoria	Oggetto	Punteggio																	
5 – Assistenza operazioni in pista (priorità alta – max 18 pt)	5.1	Guida dell'aereo all'arrivo e alla partenza	3 pt																	
	5.2	Assistenza al parcheggio dell'aereo e fornitura dei mezzi appropriati	3 pt																	
	5.3	Organizzazione delle comunicazioni tra l'aeromobile e il prestatore dei servizi lato pista	3 pt																	
	5.4	Caricamento e scaricamento dell'aereo e trasporto dell'equipaggio e dei	3 pt																	

N°	CRITERI DI VALUTAZIONE	SUB-CRITERI DI VALUTAZIONE				PUNTEGGIO MASSIMO ATTRIBUIBILE
				passeggeri tra aeromobile e aerostazione, nonché dei bagagli		
			5.5	Assistenza all'avviamento dell'aereo e fornitura dei mezzi appropriati	3 pt	
			5.6	Spostamento dell'aereo alla partenza e all'arrivo, fornitura e messa in opera dei mezzi necessari	3 pt	
		3 – Assistenza bagagli (priorità media – max 3 pt)	–	Trattamento, smistamento, preparazione, caricamento/scaricamento e trasporto dei bagagli tra locale di smistamento, aeromobile e sala di distribuzione	3 pt	
		6 – Assistenza pulizia e servizi di scalo (priorità bassa – max 3 pt)	6.1	Pulizia esterna e interna dell'aereo, servizio dei gabinetti e dell'acqua	3 pt	
		9 – Assistenza operazioni aeree e gestione degli equipaggi (priorità bassa – max 6 pt)	9.1	Preparazione del volo nell'aeroporto di partenza o altrove	1,5 pt	
			9.2	Assistenza in volo, compreso, all'occorrenza, cambio d'itinerario di volo	1,5 pt	
			9.3	Servizi dopo il volo	1,5 pt	
			9.4	Gestione degli equipaggi	1,5 pt	
<p>Il punteggio relativo a ciascuna categoria è dato dalla somma dei punteggi riconosciuti per le sottocategorie possedute, fino a un massimo di 18 punti per la Categoria 5, 3 punti per la Categoria 3, 3 punti per la Categoria 6 e 6 punti per la Categoria 9. In assenza di una singola sottocategoria, per quella sottocategoria è attribuito punteggio pari a zero.</p> <p>Il punteggio complessivo attribuibile per il presente criterio è pari a 30 punti, dato dalla somma dei punteggi riconosciuti per le categorie 5, 3, 6 e 9 secondo le modalità sopra descritte.</p>						

N°	CRITERI DI VALUTAZIONE	SUB-CRITERI DI VALUTAZIONE	PUNTEGGIO MASSIMO ATTRIBUIBILE												
2	Integrazione con la Lounge ADR	<p>La valutazione tiene conto della qualità del modello operativo proposto dal concorrente per l'integrazione della "Open VIP Lounge ADR" nel customer journey dei passeggeri di Aviazione Generale, con particolare riferimento a: (i) modello di utilizzo della Lounge, (ii) coordinamento operativo con ADR e (iii) meccanismi di monitoraggio e miglioramento.</p> <p>Il concorrente descrive in modo chiaro:</p> <ul style="list-style-type: none">la stima della percentuale di utilizzo della Lounge (su totale passeggeri gestiti) e la coerenza con il modello di servizio proposto;le modalità di coordinamento operativo con ADR (interfacce, priorità, punti di contatto, gestione criticità);i meccanismi di monitoraggio e miglioramento nel tempo. <p>Nota: Le percentuali indicate costituiscono un obiettivo operativo e saranno oggetto di monitoraggio periodico attraverso reporting trimestrale, confronto con ADR e piano di miglioramento in caso di scostamento rilevante.</p> <p>Il punteggio è attribuito secondo la seguente matrice:</p> <table><tr><th>Sub-criterio</th><th>Oggetto</th><th>Punteggio massimo</th></tr><tr><td>2.1 Modello di utilizzo della Lounge</td><td>Stima della percentuale di utilizzo prevista (su totale passeggeri gestiti) e coerenza con il modello operativo proposto.</td><td>8 pt</td></tr><tr><td>2.2 Coordinamento operativo con ADR</td><td>Procedure condivise, gestione priorità, punti di contatto operativi, gestione anomalie/criticità e continuità del servizio</td><td>6 pt</td></tr><tr><td>2.3 Monitoraggio e miglioramento</td><td>Presenza di meccanismi strutturati di monitoraggio e miglioramento (indicatori,</td><td>6 pt</td></tr></table>	Sub-criterio	Oggetto	Punteggio massimo	2.1 Modello di utilizzo della Lounge	Stima della percentuale di utilizzo prevista (su totale passeggeri gestiti) e coerenza con il modello operativo proposto.	8 pt	2.2 Coordinamento operativo con ADR	Procedure condivise, gestione priorità, punti di contatto operativi, gestione anomalie/criticità e continuità del servizio	6 pt	2.3 Monitoraggio e miglioramento	Presenza di meccanismi strutturati di monitoraggio e miglioramento (indicatori,	6 pt	20
Sub-criterio	Oggetto	Punteggio massimo													
2.1 Modello di utilizzo della Lounge	Stima della percentuale di utilizzo prevista (su totale passeggeri gestiti) e coerenza con il modello operativo proposto.	8 pt													
2.2 Coordinamento operativo con ADR	Procedure condivise, gestione priorità, punti di contatto operativi, gestione anomalie/criticità e continuità del servizio	6 pt													
2.3 Monitoraggio e miglioramento	Presenza di meccanismi strutturati di monitoraggio e miglioramento (indicatori,	6 pt													

N°	CRITERI DI VALUTAZIONE	SUB-CRITERI DI VALUTAZIONE			PUNTEGGIO MASSIMO ATTRIBUIBILE							
			reporting, confronto con ADR, azioni correttive/piano di miglioramento).									
		Il punteggio relativo al presente criterio è dato dalla somma dei punteggi riconosciuti per ciascun sub-criterio, fino a un massimo complessivo di 20 punti.										
3	Customer experience	<p>Il criterio valuta le modalità operative e gli standard con cui il concorrente gestisce il passeggero di Aviazione Generale nello scalo di Ciampino, con riferimento a presa in carico, gestione attese/picchi, gestione anomalie e misurazione delle performance.</p> <p>Gli elementi relativi al coordinamento operativo con ADR e ai meccanismi di monitoraggio dell'utilizzo della Open VIP Lounge ADR sono valutati nel Criterio 2.</p> <p>Il concorrente descrive il proprio modello operativo, evidenziando:</p> <ul style="list-style-type: none">il processo di presa in carico passeggero (arrivo e partenza): ruoli coinvolti, sequenza attività e punti di controllo;la gestione delle attese e dei picchi (es. contemporaneità voli), indicando le misure organizzative adottate;la gestione delle irregolarità/anomalie operative (ritardi, richieste last minute, cancellazione o aggiornamento PPR, ecc.);gli standard di servizio/KPI e le modalità di misurazione (reportistica, tracciamento reclami/non conformità, azioni correttive). <p>Il punteggio è attribuito secondo la seguente matrice:</p> <table><tr><th>Sub-criterio</th><th>Oggetto</th><th>Punteggio massimo</th></tr><tr><td>3.1 Gestione flussi e picchi (terminal/ lounge e viceversa)</td><td>Modalità operative con cui il concorrente organizza e governa i flussi passeggeri in ingresso/uscita dal terminal e verso/dalla Lounge, includendo: gestione dei picchi e delle contemporaneità, eventuale separazione operativa crew/pax, definizione di priorità e regole di instradamento, presidi e</td><td>3 pt</td></tr></table>				Sub-criterio	Oggetto	Punteggio massimo	3.1 Gestione flussi e picchi (terminal/ lounge e viceversa)	Modalità operative con cui il concorrente organizza e governa i flussi passeggeri in ingresso/uscita dal terminal e verso/dalla Lounge, includendo: gestione dei picchi e delle contemporaneità, eventuale separazione operativa crew/pax, definizione di priorità e regole di instradamento, presidi e	3 pt	10
Sub-criterio	Oggetto	Punteggio massimo										
3.1 Gestione flussi e picchi (terminal/ lounge e viceversa)	Modalità operative con cui il concorrente organizza e governa i flussi passeggeri in ingresso/uscita dal terminal e verso/dalla Lounge, includendo: gestione dei picchi e delle contemporaneità, eventuale separazione operativa crew/pax, definizione di priorità e regole di instradamento, presidi e	3 pt										

N°	CRITERI DI VALUTAZIONE	SUB-CRITERI DI VALUTAZIONE			PUNTEGGIO MASSIMO ATTRIBUIBILE
			responsabilità operative per garantire continuità e ordine dei flussi.		
		3.2 Presa in carico e gestione attese	Chiarezza e robustezza del processo di presa in carico arrivi/partenze: ruoli coinvolti, sequenza attività, punti di controllo/tracciabilità; misure organizzative (es. allocazione risorse, coordinamento interno).	3 pt	
		3.3 Gestione irregolarità/anomalie	Capacità di gestione di ritardi, richieste urgenti/last minute, cancellazioni/aggiornamenti autorizzativi; presidi di escalation e ripristino della normalità operativa.	2 pt	
		3.4 KPI e misurazione delle performance	Definizione di KPI/standard e modalità di misurazione: reporting, tracciamento reclami/non conformità, azioni correttive.	2 pt	
		Il punteggio relativo al presente criterio è dato dalla somma dei punteggi riconosciuti per ciascun sub-criterio, fino a un massimo complessivo di 10 punti.			
4	Esperienza Operatore e Capacità organizzative e gestionali	La valutazione tiene conto dell'esperienza maturata dal concorrente nella gestione di servizi analoghi in ambito aeroportuale e della solidità del modello organizzativo proposto per lo scalo di Roma–Ciampino, con particolare riferimento alla capacità di garantire continuità operativa, gestione dei picchi, presidio delle interfacce operative e rapidità di risposta alle criticità. Sono esclusi dal presente criterio gli elementi relativi alla gestione del passeggero (customer experience), valutati nel Criterio 3, e gli elementi relativi all'integrazione operativa della Open VIP Lounge ADR, valutati nel Criterio 2. Il concorrente descrive, in modo sintetico e documentabile: <ul style="list-style-type: none">l'esperienza su scali e contesti analoghi (in particolare Aviazione Generale e/o traffico premium/business);			10

N°	CRITERI DI VALUTAZIONE	SUB-CRITERI DI VALUTAZIONE	PUNTEGGIO MASSIMO ATTRIBUIBILE												
		<ul style="list-style-type: none">evidenze su volumi e complessità gestita (pax/movimenti, mix traffico, stagionalità/picchi);il modello organizzativo proposto per Ciampino (ruoli, presidi, turnazioni/reperibilità, catena di escalation e interfacce operative). <p>Il punteggio è attribuito secondo la seguente matrice:</p> <table><tr><th>Sub-criterio</th><th>Oggetto</th><th>Punteggio massimo</th></tr><tr><td>4.1 Esperienza su contesti analoghi</td><td>Esperienza specifica in contesti aeroportuali analoghi (Aviazione Generale e/o servizi premium/business aviation), con evidenza di gestione operativa e standard di servizio.</td><td>4 pt</td></tr><tr><td>4.2 Volumi e complessità gestita</td><td>Evidenze su volumi gestiti e complessità operativa (pax, movimenti, stagionalità/picchi, mix traffico), con riferimento a esperienze comparabili.</td><td>3 pt</td></tr><tr><td>4.3 Modello organizzativo e presidi sullo scalo</td><td>Struttura organizzativa dedicata a Ciampino: ruoli e responsabilità, presidi, gestione turni/reperibilità, gestione criticità, punti di contatto operativi e coordinamento interno/esterno.</td><td>3 pt</td></tr></table> <p>Il punteggio relativo al presente criterio è dato dalla somma dei punteggi riconosciuti per ciascun sub-criterio, fino a un massimo complessivo di 10 punti.</p>	Sub-criterio	Oggetto	Punteggio massimo	4.1 Esperienza su contesti analoghi	Esperienza specifica in contesti aeroportuali analoghi (Aviazione Generale e/o servizi premium/business aviation), con evidenza di gestione operativa e standard di servizio.	4 pt	4.2 Volumi e complessità gestita	Evidenze su volumi gestiti e complessità operativa (pax, movimenti, stagionalità/picchi, mix traffico), con riferimento a esperienze comparabili.	3 pt	4.3 Modello organizzativo e presidi sullo scalo	Struttura organizzativa dedicata a Ciampino: ruoli e responsabilità, presidi, gestione turni/reperibilità, gestione criticità, punti di contatto operativi e coordinamento interno/esterno.	3 pt	
Sub-criterio	Oggetto	Punteggio massimo													
4.1 Esperienza su contesti analoghi	Esperienza specifica in contesti aeroportuali analoghi (Aviazione Generale e/o servizi premium/business aviation), con evidenza di gestione operativa e standard di servizio.	4 pt													
4.2 Volumi e complessità gestita	Evidenze su volumi gestiti e complessità operativa (pax, movimenti, stagionalità/picchi, mix traffico), con riferimento a esperienze comparabili.	3 pt													
4.3 Modello organizzativo e presidi sullo scalo	Struttura organizzativa dedicata a Ciampino: ruoli e responsabilità, presidi, gestione turni/reperibilità, gestione criticità, punti di contatto operativi e coordinamento interno/esterno.	3 pt													
5	Sostenibilità ambientale	La valutazione tiene conto delle politiche, dei sistemi di gestione e delle azioni strutturate adottate dal concorrente a livello societario in materia di sostenibilità ambientale, con particolare riguardo a decarbonizzazione, gestione dei rifiuti e circular economy, risultati conseguiti, obiettivi futuri ed eventuale adozione di sistemi e certificazioni ambientali.	10												

N°	CRITERI DI VALUTAZIONE	SUB-CRITERI DI VALUTAZIONE			PUNTEGGIO MASSIMO ATTRIBUIBILE															
		<p>Il punteggio è attribuito secondo la seguente matrice:</p> <table><tr><th>Ambito di valutazione</th><th>Descrizione</th><th>Punteggio massimo</th></tr><tr><td>5.1 Rifiuti e circular economy</td><td>Politiche e modalità societarie per prevenzione/riduzione rifiuti e promozione della circular economy (es. procurement sostenibile, riduzione mono-uso, riuso/recupero, tracciabilità e processi di gestione rifiuti coerenti con gerarchia europea, standard interni e iniziative di miglioramento).</td><td>3 pt</td></tr><tr><td>5.2 Risultati ambientali conseguiti</td><td>Evidenze oggettive di performance ambientale a livello societario (indicatori, trend, baseline, obiettivi raggiunti) su emissioni/consumi/rifiuti, riferite agli ultimi esercizi disponibili e supportate da dati misurabili e verificabili.</td><td>3 pt</td></tr><tr><td>5.3 Decarbonizzazione</td><td>Presenza di una strategia societaria di decarbonizzazione e di un piano strutturato di riduzione delle emissioni (es. investimenti, criteri di rinnovo/sostituzione flotta mezzi e attrezzature, soluzioni a minor impatto, eventuale uso di carburanti alternativi, iniziative di efficientamento, gestione e riduzione della carbon footprint).</td><td>2 pt</td></tr><tr><td>5.4 Sistemi e certificazioni ambientali</td><td>Adozione di un sistema di gestione ambientale strutturato a livello societario (policy, ruoli/responsabilità, procedure, audit, riesami) ed eventuali certificazioni/attestazioni riconosciute (es. ISO 14001 o equivalenti) o altri standard di sostenibilità applicabili.</td><td>2 pt</td></tr></table> <p>Il punteggio relativo al presente criterio è dato dalla somma dei punteggi riconosciuti per ciascun ambito di valutazione, fino a un massimo complessivo di 10 punti. In assenza di elementi o evidenze su uno specifico ambito, per tale ambito è attribuito punteggio pari a zero.</p>			Ambito di valutazione	Descrizione	Punteggio massimo	5.1 Rifiuti e circular economy	Politiche e modalità societarie per prevenzione/riduzione rifiuti e promozione della circular economy (es. procurement sostenibile, riduzione mono-uso, riuso/recupero, tracciabilità e processi di gestione rifiuti coerenti con gerarchia europea, standard interni e iniziative di miglioramento).	3 pt	5.2 Risultati ambientali conseguiti	Evidenze oggettive di performance ambientale a livello societario (indicatori, trend, baseline, obiettivi raggiunti) su emissioni/consumi/rifiuti, riferite agli ultimi esercizi disponibili e supportate da dati misurabili e verificabili.	3 pt	5.3 Decarbonizzazione	Presenza di una strategia societaria di decarbonizzazione e di un piano strutturato di riduzione delle emissioni (es. investimenti, criteri di rinnovo/sostituzione flotta mezzi e attrezzature, soluzioni a minor impatto, eventuale uso di carburanti alternativi, iniziative di efficientamento, gestione e riduzione della carbon footprint).	2 pt	5.4 Sistemi e certificazioni ambientali	Adozione di un sistema di gestione ambientale strutturato a livello societario (policy, ruoli/responsabilità, procedure, audit, riesami) ed eventuali certificazioni/attestazioni riconosciute (es. ISO 14001 o equivalenti) o altri standard di sostenibilità applicabili.	2 pt	
Ambito di valutazione	Descrizione	Punteggio massimo																		
5.1 Rifiuti e circular economy	Politiche e modalità societarie per prevenzione/riduzione rifiuti e promozione della circular economy (es. procurement sostenibile, riduzione mono-uso, riuso/recupero, tracciabilità e processi di gestione rifiuti coerenti con gerarchia europea, standard interni e iniziative di miglioramento).	3 pt																		
5.2 Risultati ambientali conseguiti	Evidenze oggettive di performance ambientale a livello societario (indicatori, trend, baseline, obiettivi raggiunti) su emissioni/consumi/rifiuti, riferite agli ultimi esercizi disponibili e supportate da dati misurabili e verificabili.	3 pt																		
5.3 Decarbonizzazione	Presenza di una strategia societaria di decarbonizzazione e di un piano strutturato di riduzione delle emissioni (es. investimenti, criteri di rinnovo/sostituzione flotta mezzi e attrezzature, soluzioni a minor impatto, eventuale uso di carburanti alternativi, iniziative di efficientamento, gestione e riduzione della carbon footprint).	2 pt																		
5.4 Sistemi e certificazioni ambientali	Adozione di un sistema di gestione ambientale strutturato a livello societario (policy, ruoli/responsabilità, procedure, audit, riesami) ed eventuali certificazioni/attestazioni riconosciute (es. ISO 14001 o equivalenti) o altri standard di sostenibilità applicabili.	2 pt																		

N°	CRITERI DI VALUTAZIONE	SUB-CRITERI DI VALUTAZIONE	PUNTEGGIO MASSIMO ATTRIBUIBILE
6	Social – Health & Safety, Diversity & Inclusion, welfare e comunità locali	<p>La valutazione tiene conto delle politiche e delle iniziative del concorrente in ambito Health & Safety, Diversity & Inclusion, welfare aziendale e rapporti con le comunità locali, nonché dell'eventuale possesso di certificazioni specifiche in tali ambiti (ad es. UNI/PdR 125, ISO 30415 o equivalenti), che il concorrente è tenuto a richiamare, ove esistenti.</p> <p>In particolare, il concorrente:</p> <ul style="list-style-type: none"> • descrive le iniziative in ambito Health & Safety (H&S) (formazione erogata oltre i minimi normativi, eventuali progetti volontari, andamento dei principali KPI di sicurezza – indice di frequenza e di gravità degli infortuni – negli ultimi 5 anni); • illustra le iniziative in ambito DE&I – Diversity, Equity & Inclusion (presenza di donne in posizioni manageriali o di responsabilità, programmi di valorizzazione delle diversità, azioni per favorire un ambiente inclusivo, eventuali piani strutturati su D&I); • indica le misure di welfare aziendale adottate (supporto alla genitorialità, eventuali servizi dedicati come asilo aziendale, strumenti di bilanciamento vita-lavoro, possibilità di conversione dei premi di risultato in servizi); • descrive le iniziative a favore delle comunità locali (sponsorship, donazioni a enti senza scopo di lucro, progetti di volontariato d'impresa, altre forme di coinvolgimento del territorio); • fornisce evidenza dei risultati raggiunti su questi ambiti (anche tramite indicatori interni o esterni disponibili); • indica gli obiettivi fissati per i prossimi cinque anni in termini di rafforzamento delle politiche DE&I, miglioramento delle condizioni H&S, sviluppo del welfare e relazioni con le comunità locali. <p>Sono considerati elementi premiali l'esistenza di policy formali, di programmi di formazione specifica sui temi D&I e il possesso di certificazioni di riferimento (quali UNI/PdR 125, ISO 30415 o equivalenti), che attestano un impegno strutturato e misurabile su tali aspetti.</p>	10
7	Innovazione nei servizi e nei prodotti	<p>Il criterio riconosce il valore aggiunto derivante dall'introduzione, da parte del concorrente, di soluzioni innovative nei servizi e nei prodotti offerti nell'ambito dell'Aviazione Generale.</p>	5

N°	CRITERI DI VALUTAZIONE	SUB-CRITERI DI VALUTAZIONE	PUNTEGGIO MASSIMO ATTRIBUIBILE
		<p>Il concorrente descrive le innovazioni già implementate o in fase di implementazione, specificando come esse incidono sui processi operativi e sulla qualità del servizio.</p> <p>Rientrano in tale ambito, a titolo esemplificativo, l'adozione di strumenti digitali avanzati per la gestione dei flussi, sistemi informativi dedicati al coordinamento tra terminal, rampa ed equipaggi, applicazioni per il tracciamento e l'informazione al passeggero, soluzioni di automazione operativa e nuovi format di servizio personalizzato.</p> <p>La valutazione tiene conto sia del carattere innovativo delle soluzioni, sia dei benefici attesi in termini di efficacia, riduzione dei tempi, affidabilità e miglioramento dell'esperienza complessiva degli utenti.</p>	
8	Capacità di generare valore aggiunto e opportunità complementari al core business	<p>Il criterio valuta le iniziative proposte dal Concorrente finalizzate ad arricchire l'offerta complessiva del Terminal di Aviazione Generale, in termini di qualità, quantità e ricorrenza (con previsione di almeno un'iniziativa ogni biennio del periodo di subconcessione), generando valore aggiunto e opportunità complementari rispetto ai servizi tipici di handling.</p> <p>Il Concorrente descrive proposte concrete volte, a titolo esemplificativo, a: attivare collaborazioni/partnership con brand del settore luxury, lifestyle o automotive di alta gamma; promuovere l'organizzazione di eventi espositivi, presentazioni di prodotto o temporary showroom negli spazi del terminal; valorizzare la sala riunioni e gli altri spazi comuni attraverso format dedicati a incontri business o eventi riservati.</p> <p>Sono valutate positivamente le proposte coerenti con le caratteristiche dell'infrastruttura, nonché idonee a contribuire in modo misurabile all'attrattività commerciale e all'immagine del Terminal AG di Ciampino. Resta inteso che le eventuali iniziative saranno, in ogni caso, oggetto di separati accordi con il Gestore.</p>	5