

ATTI ISTITUTIVI

- Atto Costitutivo
- Statuto Sociale
- Legge 21.7.1965 n° 914
- D.M. 1.10.1965
- Legge 22.10.1986 n° 736
- Legge 12.2.1992 n° 187
- Lettera E.N.A.C. 12.03.1999
- Convenzione Min. Difesa/Città di Torino
- Convenzione Città di Torino/F.I.A.T.
- Convenzione Città di Torino/S.A.G.A.T.
15 Maggio 1956
- Convenzione Città di Torino/S.A.G.A.T.
30 Settembre 2002
- Convenzione E.N.A.C./S.A.G.A.T.
8 Ottobre 2015

ATTO
COSTITUTIVO

Repertorio N. 53181/19291

COSTITUZIONE DI SOCIETA' PER AZIONI

REPUBBLICA ITALIANA

L'anno millenovecentocinquantasei ed allì sei del mese di marzo in Torino, in una sala del Palazzo Civico, Piazza Palazzo di Città n. 7.

Avanti a me Dottor Mandelli Silvio, Notaio iscritto al Collegio Notarile dei Distretti Riuniti di Torino e Pinerolo, con residenza in Torino.

Sono presenti i Signori :

- Professore Giuseppe Grosso fu Carlo, nato e residente a Torino, nella sua qualità di Presidente della Giunta Provinciale di Torino a quanto infra espressamente autorizzato e delegato dalla Giunta stessa con deliberazione in data venticinque gennaio millenovecentocinquantasei affissa all'Albo delle pubblicazioni della Provincia, approvata dalla Giunta Provinciale Amministrativa in data ventisei gennaio millenovecentocinquantasei e ratificata dal Consiglio Provinciale il trentun gennaio millenovecentocinquantasei; quale deliberazione per estratto autentico si allega a questo atto sotto la lettera A, omessane la lettura ad istanza dei comparenti.
- Avvocato Amedeo Peyron fu Emanuele nato e residente a Torino, nella sua qualità di Sindaco della Città di Torino, a quanto infra espressamente autorizzato dal Consiglio Comunale di questa Città con deliberazione sette novembre millenovecentocinquantacinque pubblicata all'Albo Pretorio di Torino il dieci novembre millenovecentocinquantacinque, approvata dalla Giunta Provinciale Amministrativa in seduta dodici gennaio millenovecentocinquantasei; quale deliberazione per estratto autentico si allega a questo atto sotto B, omessane la lettura ad istanza dei comparenti.
- Ragioniere Giovanni Destefanis fu Secondo nato a Polonghera residente a Torino, nella sua qualità di Direttore di Sezione della "FIAT - Società per Azioni" corrente in Torino, Corso Marconi n. 10, capitale lire cinquantasette miliardi versato, a quanto infra espressamente autorizzato e delegato dal Consiglio di Amministrazione della Società stessa in seduta ventisette gennaio millenovecentocinquantasei, il cui verbale per estratto autentico dal Notaio Betti Gianluigi in data trenta gennaio millenovecentocinquantasei si allega a questo atto sotto la lettera C, omessane la lettura ad istanza dei comparenti.
- Professore Ricaldone Paolo fu Carlo, nato a Mirabello Monferrato residente a Torino,

nella sua qualità di Presidente della "Cassa di Risparmio di Torino", con sede in Torino, Via XX Settembre 31.

- Barra Dottor Benedetto fu Pietro nato a Santena residente a Torino, quale Direttore Generale della stessa Cassa di Risparmio, a quanto infra espressamente autorizzati dal Consiglio di Amministrazione in seduta ventun giugno millenovecentocinquantacinque, il cui verbale per estratto da me Notaio autentificato si allega a questo atto sotto la lettera D, omissane la lettura ad istanza dei comparenti.
- Ragioniere Ferdinando Beretta fu Giovanni, nato a Cuneo e residente a Torino, nella sua qualità di Direttore Generale dell'Istituto Bancario San Paolo di Torino-Istituto di Credito di Diritto Pubblico, con sede in Torino, Via Monte di Pietà 32, ed in esecuzione di deliberazione del Consiglio di Amministrazione in data ventiquattro marzo millenovecentocinquantacinque, il cui verbale per estratto da me notaio autentificato, si allega a questo atto sotto la lettera E, omissane la lettura ad istanza dei comparenti.
- Professore Silvio Golzio di Alfredo nato e residente a Torino, nella sua qualità di Consigliere Condirettore Generale essendo impediti il Presidente Avvocato Attilio Paccès ed il Vice Presidente Dottor Antonio Dante Coda della "S.I.P. - Società Idroelettrica Piemonte - Società per Azioni" sede Torino, Via Bertola n. 40, capitale lire sessantotto miliardi versato, a quanto infra opportunamente autorizzato dal Consiglio di Amministrazione con deliberazione venti giugno millenovecentocinquantacinque, il cui verbale per estratto autentificato dal Notaio Tabacchi il ventisei gennaio millenovecentocinquantasei qui si allega sotto F, omissane la lettura ad istanza dei comparenti.
- Pero Dottor Giuseppe fu Luigi nato ad Alessandria residente ad Ivrea, nella sua qualità di Amministratore e Direttore Generale Amministrativo della "Ing. C. Olivetti e C. - Società per Azioni" corrente in Ivrea (Via G. Jervis 15), col capitale di lire cinque miliardi quattrocento milioni versato, a quanto infra espressamente autorizzato dal Consiglio di Amministrazione della Società stessa in seduta ventisette febbraio millenovecentocinquantasei il cui verbale per estratto autentificato dal Notaio Maroz di Ivrea in data primo marzo millenovecentocinquantasei e debitamente legalizzato si allega a questo atto sotto la lettera G, omissane la lettura ad istanza dei comparenti.
- Dottor Ingegnere Edoardo Farello di Angelo nato e residente a Torino, nella sua qualità di Condirettore della "S.T.E.T. - Società Torinese Esercizi Telefonici per Azioni" corrente in Torino, Via Meucci 7, col capitale di lire cinquanta miliardi versato, a quanto infra espressamente delegato dal Comitato Esecutivo della Società stessa in seduta venti aprile millenovecentocinquantacinque, il cui verbale per estratto

autenticato dal Notaio Gili in data ventisette gennaio millenovecentocinquantasei si allega a questo atto sotto la lettera H, omessane la lettura ad istanza dei comparenti.

- Rossi Ragioniere Pietro fu Emilio nato a Mortara residente a Torino, nella sua qualità di Direttore della sede di Torino della Banca Popolare di Novara - Società Cooperativa a responsabilità limitata, corrente in Novara, a capitale illimitato, a quanto infra espressamente delegato dal Consiglio di Amministrazione in seduta venti dicembre millenovecentocinquantacinque, il cui verbale per estratto autenticato dal Notaio Corsico di Novara in data ventitre gennaio millenovecentocinquantasei, e debitamente legalizzato, si allega a questo atto sotto la lettera I, omessane la lettura ad istanza dei comparenti.
- Gurgo Salice Dottor Ermanno fu Tancredi nato a Pettinengo residente a Torino, nella qualità di Presidente della Unione Industriale della Provincia di Torino, Associazione sedente in Torino, Via Massena n. 20, a quanto infra delegato dalla Giunta Esecutiva con verbale sedici settembre millenovecentocinquantacinque, che per estratto autenticato dal Notaio Teppati in data ventisei gennaio millenovecentocinquantasei, si allega a questo atto sotto la lettera L, omessane la lettura ad istanza dei comparenti.
- Avvocato Domenico Jappelli fu Gaetano, nato a Napoli residente a Torino, nella sua qualità di Procuratore Speciale della "Lancia e C. - Fabbrica Automobili di Torino S.p.A." corrente in Torino, Via Monginevro n. 99, col capitale di lire sei miliardi versato, tale costituito con atto in data trenta gennaio millenovecentocinquantasei a rogito Notaio Astore, che in originale si allega a questo atto sotto la lettera M, omessane la lettura ad istanza dei comparenti. E detti Signori comparenti, cittadini italiani, della cui personale identità io Notaio sono certo e faccio fede, previa rinuncia meco d'accordo alla assistenza dei testimoni, mi richiedono atto di quanto segue:

I°

E' costituita una Società per Azioni sotto la denominazione "Società Azionaria Gestione Aeroporto Torino - S.A.G.A.T." con sede in Torino Via San Francesco d'Assisi n. 14.

II°

La Società ha per oggetto la gestione dell'Aeroporto Civile "Città di Torino", con lo scopo, non speculativo, di incrementare il collegamento aereo della Regione Piemonte con i principali centri nazionali ed esteri e di contribuire allo sviluppo economico e turistico di Torino e del Piemonte.

Essa potrà dedicare la propria attività a tutto quanto avrà attinenza con il funzionamento dell'Aeroporto stesso, esclusa però la costruzione di opere che non siano strettamente indispensabili alla gestione.

III°

La durata della Società è stabilita in anni venti da oggi.

IV°

La Società sarà retta dallo Statuto che si allega al presente atto sotto la lettera N, dispensato me Notaio dal darne lettura.

Si dà atto ad ogni effetto che il testo dell'articolo 27 di tale Statuto è stato redatto in conformità alla richiesta della Giunta Provinciale Amministrativa di Torino e di cui nella citata decisione in data dodici gennaio millenovecentocinquantasei con la quale venne approvata la deliberazione sette novembre millenovecentocinquantacinque del Consiglio Comunale di Torino conchè venisse modificato il detto articolo statutario nella attuale sua forma.

Quale deliberazione della Giunta Provinciale Amministrativa di Torino in data dodici gennaio millenovecentocinquantasei per copia autentica si allega a questo atto sotto la lettera O, omessane la lettura ad istanza dei comparenti.

V°

Il capitale sociale è di lire duecentomilioni (L. 200.000.000) diviso in numero ventimila azioni da lire diecimila ciascuna e viene assunto e sottoscritto nelle seguenti proporzioni:

- dalla Provincia di Torino numero millecinquecento azioni pari a lire quindici milioni;
- dalla Fiat - Società per Azioni numero cinquemila azioni pari a lire cinquanta milioni;
- dalla Città di Torino numero undicimilacento azioni pari a lire centoundici milioni;
- dalla Cassa di Risparmio di Torino numero cinquecento azioni pari a lire cinque milioni;
- dall'Istituto Bancario San Paolo di Torino numero duecento azioni pari a lire due milioni;
- dalla Banca Popolare di Novara - Società Cooperativa a responsabilità limitata numero cento azioni pari a lire un milione;
- dalla S.I.P. - Società Idroelettrica Piemonte - Società per Azioni numero cinquecento azioni pari a lire cinquemilioni;
- dalla S.T.E.T. - Società Torinese Esercizi Telefonici per Azioni numero quattrocento azioni pari a lire quattromilioni;

- dall'Ing. Olivetti e C. - Società per Azioni numero cinquecento azioni pari a lire cinquemilioni;
- dalla Unione Industriale della Provincia di Torino numero cento azioni pari a lire un milione;
- dalla Lancia e C. - Fabbrica Automobili Torino S.p.A. numero cento azioni pari a lire un milione.

VI°

Del capitale come sopra assunto e sottoscritto vennero versati tre decimi in complessive lire sessantamila presso la locale sede della Banca d'Italia a mente dell'articolo 2329 Codice Civile, come appare dalla relativa ricevuta in data trentun gennaio millenovecentocinquantesi che in originale si allega a questo atto sotto la lettera P, omessane la lettura ad istanza dei comparenti. I residui decimi saranno versati a richiesta del Consiglio di Amministrazione.

VII°

Per la prima volta il Consiglio di Amministrazione viene fissato in numero di undici membri.

A termini dell'articolo 2458 Codice Civile, alla Provincia di Torino è riservata la nomina di un Consigliere, al Comune di Torino di un Consigliere.

Di conseguenza la Provincia di Torino designa a Consigliere il Signor: Avvocato Clemente Grosso.

Il Comune di Torino designa a Consigliere il Signor: Chiaudano Professore Dottor Ingegnere Salvatore.

I comparenti dato atto che dalla Camera di Commercio è stato designato il Signor Barone Dottor Piero Casana e preso atto delle designazioni di cui sopra nominano Consiglieri di Amministrazione i Signori:

- **Avvocato Clemente Grosso**
designato dalla Provincia di Torino
- **Chiaudano Professor Dottor Ingegnere Salvatore**
designato dal Comune di Torino
- **Casana Barone Dottor Piero**
designato dalla Camera di Commercio
- **Brach Papa Generale Commendatore Francesco**
- **Magliano Dottor Terenzio**
- **Verzone Avvocato Guido**
- **Milone Avvocato Michele**
- **Alasia Ragioniere Giovanni**
- **Bonadè Bottino Dottor Ingegnere Vittorio**

- **Riccio Dottor Ingegnere Giorgio**
- **Pero Dottor Giuseppe**

Gli amministratori così nominati rimarranno in carica per tre esercizi.
A Presidente ed Amministratore Delegato viene nominato il Signor Chiaudano Dottor Professore Ingegnere Salvatore.

VIII°

A' termini dell'art. 2458 Codice Civile, alla provincia di Torino è riservata la designazione di un Sindaco effettivo, al Comune di Torino, del Presidente del Collegio Sindacale.

Di conseguenza il Comune di Torino designa a Presidente del Collegio Sindacale il Signor:

Sacco Dottor Ragioniere Nicola (iscritto all'Albo Revisore dei Conti).

La Provincia di Torino designa a Sindaco effettivo il Signor:

Paonni Salvatore.

I componenti nominano a Sindaci effettivi:

Il Signor Sacco Dottor Ragioniere Nicola (Presidente) designato dal Comune di Torino

Il Signor Paonni Salvatore designato dalla Provincia di Torino

Il Signor Casaro Dottor Bruno

Il Signor Del Corno Ingegnere Franco

Il Signor Destefanis Ragioniere Giovanni (iscritto all'Albo dei Revisori dei Conti)

A Sindaci supplenti i Signori:

Pecchioli Ugo e Calcagno Ragioniere Ettore (iscritto all'Albo dei Revisori dei Conti).

L'emolumento da corrisponderci ai Sindaci effettivi per il primo triennio viene fissato complessivamente in annue lire centosettantamila (170.000) di cui lire cinquantamila (50.000) al Presidente.

IX°

Il primo esercizio sociale si chiuderà il trentun dicembre millenovecentocinquantasei.

X°

Si dà atto ad ogni effetto che gli Amministratori ed i Sindaci come soprannominati si trovano nelle condizioni volute dalla legge per ricoprire le rispettive cariche.

XI°

I Signori Chiaudano Dottor Ingegnere Professore Salvatore e Grosso Avvocato Clemente sono separatamente delegati a compiere tutti gli atti ed

operazioni occorrenti alla legale costituzione della Società e sono autorizzati ad apportare al presente atto ed all'inserito Statuto le varianti ed aggiunte eventualmente richieste dall'Autorità competente in Sede di omologazione.

XII°

Per la firma dei fogli intercalari del presente atto e per la firma degli allegati vengono delegati i Signori: Avvocato Amedeo Peyron e Professore Avvocato Giuseppe Grosso.

XIII°

Spese del presente atto e relative, a carico della Società.
E richiesto ho io Notaio ricevuto questo atto che leggo ai Signori comparenti i quali approvando e confermando, meco si sottoscrivono.
Scritto da persona di mia fiducia, occupa di cinque fogli, pagine diciotto meno linee due.

In originale firmati:

- **Giuseppe GROSSO**
- **Amedeo PEYRON**
- **Domenico JAPPELLI**
- **Giovanni DESTEFANIS**
- **Silvio GOLZIO**
- **Giuseppe PERO**
- **Pietro ROSSI**
- **Ferdinando BERETTA**
- **Paolo RICALDONE**
- **Benedetto BARRA**
- **Ermanno GURGO SALICE**
- **Edoardo FARELLO**

Dott. Silvio MANDELLI - NOTAIO

STATUTO

STATUTO

TITOLO I

DENOMINAZIONE. SEDE. OGGETTO. DURATA. DOMICILIO

ARTICOLO 1

E' costituita una Società per Azioni con la denominazione "Società Azionaria Gestione Aeroporto Torino S.p.A." e con la sigla "S.A.G.A.T. S.p.A."

ARTICOLO 2

La Società ha sede legale e centro direzionale nel Comune di Caselle Torinese.

ARTICOLO 3

La Società ha per oggetto la gestione dell'Aeroporto Civile della Città di Torino, ed ogni operazione che abbia attinenza, anche indiretta, con la stessa, allo scopo di incrementare l'attività aeroportuale con criteri di economicità ed efficienza, il collegamento aereo della Regione Piemonte con i principali centri nazionali ed esteri e di contribuire allo sviluppo economico e turistico di Torino e del Piemonte, direttamente o tramite proprie controllate.

Essa, oltre a dedicare la propria attività a tutto quanto abbia attinenza col funzionamento dell'Aeroporto stesso, compresi i trasporti in superficie inerenti all'attività aeroportuale, può addivenire, previa anche acquisizione delle aree eventualmente occorrenti, alla costruzione di opere che siano rivolte all'ampliamento, all'ammodernamento delle infrastrutture aeroportuali ed all'integrazione di strutture di assistenza al volo ed a terra, considerate utili ai fini del migliore assetto dell'aeroporto, nonché allo sfruttamento commerciale dell'aerostazione e delle strutture connesse, compiendo all'uopo le occorrenti operazioni finanziarie.

Per gli stessi motivi, e in particolare per l'agibilità dell'aeroporto, può eseguire direttamente impianti di ogni tipo.

La Società inoltre può assumere partecipazioni in altre Società ed Enti di qualsiasi genere nel settore aeroportuale e in attività connesse.

La Società può inoltre compiere le operazioni commerciali, industriali, immobiliari, mobiliari e finanziarie, queste ultime non nei confronti del pubblico, necessarie od utili per il conseguimento dell'oggetto sociale; essa può altresì, senza carattere di professionalità, prestare garanzie sia reali sia personali anche a favore di terzi in quanto strumentali al conseguimento dell'oggetto sociale.

Tutte le attività devono essere svolte nei limiti e nel rispetto delle norme che

ne disciplinano l'esercizio.

ARTICOLO 4

La durata della Società è fissata fino al trentun dicembre duemilacinquanta e può essere prorogata o sciolta anticipatamente con deliberazione dei Soci.

L'eventuale proroga della durata della Società non costituisce causa di recesso per i Soci.

ARTICOLO 5

Il domicilio dei Soci per tutti i rapporti con la Società ed a tutti gli effetti è quello risultante dal libro dei Soci.

Al momento della richiesta di iscrizione a libro Soci, il Socio deve indicare il proprio domicilio ed è onere del Socio stesso comunicare ogni eventuale variazione.

Il Socio può altresì comunicare gli eventuali numeri di fax e/o indirizzi di posta elettronica a cui possono essere inviate tutte le comunicazioni previste dal presente Statuto.

Qualora ciò non avvenga, tutte le comunicazioni previste dal presente Statuto dovranno essere effettuate al Socio tramite lettera raccomandata A/R (o con sistema di invio equivalente) all'indirizzo risultante dal libro Soci.

TITOLO II

CAPITALE SOCIALE. AZIONI. FINANZIAMENTI. OBBLIGAZIONI. PATRIMONI DESTINATI

ARTICOLO 6

Il capitale sociale è di Euro 12.911.481 (dodicimilioninovecentoundicimilaquattrocentottantuno) diviso in numero 2.502.225 (duemilionicinquecentoduemiladuecentoventicinque) azioni da Euro 5,16 (cinque virgola sedici) caduna.

Le azioni sono nominative ed indivisibili e sono trasferibili mediante girata autenticata da un Notaio o da altro soggetto secondo quanto previsto dalle leggi speciali o con mezzo diverso dalla girata ai sensi dell'art. 2355 del Codice Civile.

Il capitale sociale può essere aumentato anche mediante emissione di azioni aventi diritti diversi, nonché a favore di prestatori di lavoro ai sensi dell'art. 2349 del Codice Civile ed altresì a fronte di conferimenti di beni in natura e di crediti da parte dei Soci.

La qualità di Azionista costituisce, di per sé sola, adesione all'atto costitutivo della Società ed al presente Statuto.

In applicazione del disposto del secondo comma dell'art. 2348 del Codice Civile, è possibile creare categorie di azioni fornite di diritti diversi da quelli

delle azioni ordinarie.

I versamenti sulle azioni sono richiesti dal Consiglio di Amministrazione, in una o più volte, nei termini e nei modi che lo stesso reputi convenienti.

A carico dei Soci in ritardo nei pagamenti decorreranno gli interessi nella misura che di volta in volta verrà fissata dal Consiglio di Amministrazione salvo il diritto degli Amministratori di avvalersi delle facoltà loro concesse dall'art. 2344 Codice Civile.

ARTICOLO 7

I Soci possono finanziare la Società, fatti salvi i requisiti previsti dalle disposizioni di legge; in tal caso i versamenti, se non diversamente stabilito, si intendono infruttiferi e se i Soci non hanno stabilito il termine di restituzione, la Società è tenuta a rimborsarli previo un preavviso, da parte del Socio finanziatore, di sei mesi.

I Soci possono altresì effettuare versamenti in conto capitale; in tal caso i versamenti devono avvenire in proporzione alle quote possedute e la Società non è tenuta alla loro restituzione. Sui versamenti effettuati in conto capitale non vengono corrisposti interessi.

Il rimborso dei finanziamenti è subordinato al rispetto delle disposizioni di legge in materia.

ARTICOLO 8

La Società può emettere prestiti obbligazionari anche convertibili nei modi e nei termini di legge.

I titolari di obbligazioni debbono scegliere un loro rappresentante comune. All'Assemblea degli obbligazionisti si applicano, in quanto compatibili, le norme del presente Statuto relative alle Assemblee speciali.

TITOLO III **ASSEMBLEA**

ARTICOLO 9

L'Assemblea, legalmente convocata e costituita, rappresenta la generalità degli Azionisti e le deliberazioni prese vincolano anche i dissenzienti e gli assenti nei limiti del presente Statuto.

L'Assemblea ordinaria delibera sulle materie riservate dalla legge. Essa ha inderogabilmente competenza per:

- approvare il bilancio;
- nominare e revocare gli Amministratori;
- nominare i Sindaci ed il Presidente del Collegio Sindacale ed il soggetto incaricato di effettuare la revisione legale dei conti;
- determinare il compenso degli Amministratori e dei Sindaci;
- deliberare sulla responsabilità degli Amministratori e dei Sindaci.

L'Assemblea ordinaria approva altresì l'eventuale regolamento dei lavori assembleari.

Sono di competenza dell'Assemblea straordinaria le materie ad essa attribuite dalla legge.

In particolare sono di competenza dell'Assemblea straordinaria:

- le modifiche dello Statuto;
- la nomina, la sostituzione e la determinazione dei poteri dei liquidatori.

ARTICOLO 10

Ciascun Socio iscritto nel libro Soci alla data fissata per l'Assemblea ha il diritto di partecipare all'Assemblea degli Azionisti e di votare. Non è necessario il preventivo deposito delle azioni.

Ogni Azionista ha diritto ad un voto per ogni azione ordinaria posseduta e può farsi rappresentare in Assemblea da altra persona mediante semplice delega scritta, a norma dell'art. 2372 del Codice Civile.

ARTICOLO 11

L'Assemblea degli Azionisti può nominare, ove lo ritenga opportuno, il Presidente Onorario della Società, scelto tra personalità con chiara fama in campo aeronautico ed aeroportuale.

Il Presidente Onorario può partecipare senza diritto di voto alle riunioni del Consiglio di Amministrazione.

ARTICOLO 12

L'Assemblea è convocata, mediante avviso pubblicato sul quotidiano LA STAMPA almeno quindici giorni prima della data fissata per l'Assemblea ordinaria e almeno 30 giorni prima della data fissata per l'Assemblea straordinaria. In entrambi i casi deve essere data comunicazione ai Soci nei modi e tempi indicati al comma successivo.

In deroga a quanto stabilito al comma che precede, l'avviso di convocazione dell'Assemblea può essere comunicato ai Soci almeno 8 (otto) giorni prima di quello fissato per l'Assemblea stessa con uno dei seguenti mezzi di comunicazione:

- fax con richiesta di avviso di ricezione;
- e-mail con richiesta di avviso di ricezione;
- lettera raccomandata con avviso di ricevimento.

L'avviso di convocazione deve indicare il luogo in cui si svolgerà l'Assemblea, nonché i luoghi eventualmente ad esso collegati per via telematica, la data e l'ora di convocazione dell'Assemblea, le materie all'ordine del giorno, le modalità di comunicazione del contenuto delle delibere e le altre menzioni eventualmente richieste dalla legge.

L'Assemblea può essere tenuta con intervenuti dislocati in più luoghi,

contigui o distanti, collegati con mezzi di telecomunicazione nel rispetto del metodo collegiale e dei principi di buona fede e di parità di trattamento dei Soci. In tale evenienza:

- sono indicati nell'avviso di convocazione (salvo che si tratti di Assemblea tenuta ai sensi del 4° comma dell'art. 2366 del Codice Civile) i luoghi audio/video collegati a cura della Società, nei quali gli intervenuti possono trovarsi, e la riunione si considera tenuta nel luogo ove sono presenti il Presidente ed il soggetto verbalizzante;
- il Presidente dell'Assemblea, anche a mezzo del proprio ufficio di presidenza, deve poter verificare la regolarità della costituzione, accertare l'identità e la legittimazione dei presenti, regolare il suo svolgimento ed accertare i risultati delle votazioni;
- il soggetto verbalizzante deve poter percepire adeguatamente gli eventi assembleari oggetto di verbalizzazione;
- gli intervenuti devono poter partecipare alla discussione e alla votazione simultanea sugli argomenti all'ordine del giorno.

Le Assemblee, tanto in prima quanto in seconda convocazione, possono essere tenute sia presso la sede sociale, sia in altro luogo, purché in Italia. Con lo stesso avviso, a norma dell'articolo 2369 del Codice Civile, può fissarsi anche la data di seconda ed ulteriore convocazione per il caso in cui nell'adunanza precedente l'Assemblea non risulti legalmente costituita. Le Assemblee in seconda ed ulteriore convocazione devono avvenire a distanza almeno di ventiquattro ore e non oltre trenta giorni dalla data indicata nella convocazione per l'Assemblea di prima convocazione. L'avviso di convocazione può indicare al massimo due date ulteriori per le Assemblee successive.

L'Assemblea di ulteriore convocazione non può tenersi il medesimo giorno dell'Assemblea di precedente convocazione.

L'Assemblea ordinaria si riunisce almeno una volta l'anno, entro centoventi giorni dalla chiusura dell'esercizio sociale, per l'approvazione del bilancio oppure entro centottanta giorni qualora ricorrano le condizioni di cui all'art. 2364 ultimo comma Codice Civile.

L'Assemblea deve altresì essere convocata senza ritardo quando ne è fatta domanda da tanti Soci che rappresentino almeno il decimo del capitale sociale, i quali devono indicare nella domanda gli argomenti da trattare.

Essa è inoltre convocata in via ordinaria e straordinaria ogni volta che il Consiglio di Amministrazione lo ritenga opportuno.

ARTICOLO 13

L'Assemblea è presieduta dal Presidente del Consiglio di Amministrazione o, in caso di suo impedimento, da chi ne fa le veci ai sensi dell'articolo 23.

L'Assemblea nomina un Segretario anche non Azionista e, occorrendo, due scrutatori fra gli Azionisti. Non occorre l'assistenza del Segretario nel caso

in cui il verbale sia redatto da un Notaio, che viene scelto dal Presidente. Spetta al Presidente dell'Assemblea constatare la regolare costituzione della stessa, accertare l'identità e la legittimazione dei presenti, regolare lo svolgimento dell'Assemblea ed accertare e proclamare i risultati delle votazioni. Per quanto concerne la disciplina dei lavori Assembleari, l'ordine degli interventi, le modalità di trattazione dell'ordine del giorno, il Presidente, nel rispetto di quanto previsto dall'eventuale regolamento Assembleare, ha il potere di proporre le procedure le quali possono comunque essere modificate con il voto della maggioranza assoluta degli aventi diritto al voto.

Il voto segreto non è ammesso; il voto non riconducibile ad un Socio è un voto non espresso.

ARTICOLO 14

L'Assemblea ordinaria in prima convocazione è regolarmente costituita con la presenza di tanti Soci che rappresentino, in proprio o per delega, almeno la metà del capitale sociale.

In seconda convocazione l'Assemblea ordinaria è regolarmente costituita qualunque sia la parte del capitale rappresentato.

Per il computo del capitale occorrente per la legale costituzione dell'Assemblea, si tiene sempre conto delle azioni rappresentate da qualunque Azionista che, per qualsiasi ragione, si astenga dal voto.

Una volta constatata dal Presidente la regolare costituzione dell'Assemblea, la validità delle deliberazioni della stessa non può essere infirmata dall'astensione dal voto o dall'allontanamento degli intervenuti nel corso dell'adunanza.

Quando sia rappresentato l'intero capitale sociale ed intervengano la maggioranza degli Amministratori e dei componenti il Collegio Sindacale, l'Assemblea è valida anche se non preceduta da formale convocazione. Tuttavia, in tale ipotesi, ciascuno dei partecipanti può opporsi alla discussione (ed alla conseguente votazione) degli argomenti sui quali non si ritenga sufficientemente informato.

In caso di Assemblea totalitaria, dovrà essere data tempestiva comunicazione delle deliberazioni assunte agli Amministratori ed ai componenti del Collegio Sindacale non presenti.

ARTICOLO 15

Le deliberazioni si prendono a maggioranza assoluta di voti delle azioni partecipanti alla votazione.

In caso di parità di voti le proposte si intendono respinte.

ARTICOLO 16

L'Assemblea straordinaria, tanto in prima che in seconda convocazione, delibera con il voto favorevole di tanti Soci che rappresentino almeno il 60% del capitale sociale.

ARTICOLO 17

Le deliberazioni prese dall'Assemblea sono accertate per mezzo di processi verbali sottoscritti dal Presidente dell'Assemblea e dal Segretario. I verbali delle Assemblee straordinarie sono redatti da un Notaio. Il verbale dell'Assemblea deve essere redatto senza ritardo, nei tempi necessari per la tempestiva esecuzione degli obblighi di deposito e pubblicazione e deve essere sottoscritto dal Presidente e dal Segretario o dal Notaio.

ARTICOLO 18

Se esistono più categorie di azioni o strumenti finanziari muniti del diritto di voto, ciascun titolare ha diritto di partecipare nella Assemblea speciale di appartenenza.

Le disposizioni dettate dal presente Statuto in materia di Assemblea straordinaria, con riferimento al procedimento assembleare, si applicano anche alle Assemblee speciali ed alle Assemblee degli obbligazionisti e dei titolari di strumenti finanziari muniti del diritto di voto.

L'Assemblea speciale:

- nomina e revoca il rappresentante comune ed il proprio Presidente, il quale può avere anche la funzione di rappresentante comune nei confronti della Società;
- approva o rigetta le delibere dell'Assemblea generale che modificano i diritti degli Azionisti appartenenti a categorie speciali, degli obbligazionisti e dei titolari di strumenti finanziari muniti del diritto di voto;
- delibera sulla creazione di un fondo comune per la tutela degli interessi comuni degli obbligazionisti, degli Azionisti appartenenti a categorie speciali e dei titolari di strumenti finanziari muniti di diritti di voto e ne approva il rendiconto;
- delibera sulle controversie con le Società e sulle relative transazioni e rinunce;
- delibera sulle altre materie di interesse comune.

La convocazione dell'Assemblea speciale avviene su iniziativa del suo Presidente, del Consiglio di Amministrazione o quando ne facciano richiesta tante persone che siano rappresentative di un ventesimo dei voti esprimibili nell'Assemblea stessa.

La procedura dell'Assemblea speciale è disciplinata dalle norme contenute nel presente Statuto con riferimento all'Assemblea straordinaria della Società. La Società, ove sia titolare di azioni o di obbligazioni, non può partecipare all'Assemblea speciale. Il Consiglio di Amministrazione ed il

Collegio Sindacale hanno il diritto di partecipare senza voto all'Assemblea speciale.

Le delibere dell'Assemblea speciale sono impugnabili ai sensi degli articoli 2377 e 2379 del Codice Civile. Ai Soci spetta altresì il diritto di agire individualmente, se l'Assemblea speciale non abbia deliberato in merito.

Al rappresentante comune si applicano gli articoli 2417 e 2418 del Codice Civile.

TITOLO IV **CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE**

ARTICOLO 19

La gestione della Società spetta esclusivamente al Consiglio di Amministrazione, il quale compie tutte le operazioni necessarie per l'attuazione dell'oggetto sociale, sia di ordinaria che di straordinaria amministrazione.

Sono attribuite altresì all'organo amministrativo le seguenti competenze:

- l'istituzione e la soppressione di sedi secondarie;
- l'indicazione di quali Amministratori abbiano la rappresentanza della Società.

ARTICOLO 20

Il Consiglio di Amministrazione è composto da un minimo di 7 (sette) ad un massimo di 10 (dieci) membri.

I Consiglieri durano in carica tre esercizi, sono rieleggibili e vengono a scadere in occasione dell'Assemblea dei Soci che approva il Bilancio del terzo esercizio.

I Consiglieri eletti dall'Assemblea e quelli nominati ai sensi dell'articolo 2449 del Codice Civile nel corso del triennio scadono con quelli già in carica all'atto della loro nomina.

ARTICOLO 21

Gli Amministratori sono remunerati in relazione alla carica ed all'opera prestata a norma dell'articolo 2389 del Codice Civile ed in ogni caso ad essi spetta il rimborso delle spese sostenute per l'espletamento delle attività svolte nell'interesse della Società.

ARTICOLO 22

Ai sensi dell'articolo 2449 del Codice Civile, gli Enti Pubblici (o le Società da questi controllate) hanno facoltà di nominare un numero di Amministratore proporzionale alla partecipazione al capitale sociale.

La carica di Presidente del Consiglio di Amministrazione è riservata ad uno

dei Consiglieri designati dal Socio (indiretto) Comune di Torino, qualora il Comune di Torino eserciti la facoltà di nomina, ai sensi dell'articolo 2449 del Codice Civile di cui al primo comma del presente articolo 22.

La nomina dei restanti membri del Consiglio di Amministrazione – ulteriori rispetto ai membri nominati ai sensi del precedente comma uno – avviene per voto di lista in base alle regole seguenti.

Le liste possono essere presentate da Soci che, singolarmente o insieme ad altri Soci, rappresentino almeno il 35% del capitale sociale. I Soci, che abbiano esercitato la facoltà di nomina ai sensi dell'articolo 2449 del Codice Civile, non presentano liste e non partecipano al voto sulle liste presentate dagli altri Soci.

Ogni candidato può presentarsi in una sola lista sotto pena di ineleggibilità.

Ogni Socio, singolarmente o insieme ad altri Soci, può presentare una sola lista.

Le liste devono essere depositate presso la sede della Società almeno cinque giorni prima di quello fissato per l'Assemblea in prima convocazione, con la dichiarazione attestante la titolarità del numero di azioni legittimante la presentazione della lista.

Unitamente a ciascuna lista, entro il termine come sopra indicato, dovranno depositarsi le dichiarazioni con le quali i singoli candidati accettano la candidatura e attestano, sotto la propria responsabilità, l'inesistenza di cause di ineleggibilità e di incompatibilità, nonché l'esistenza dei requisiti eventualmente prescritti dalla normativa vigente.

Spetta al Presidente la verifica della sussistenza delle condizioni previste dal presente Statuto per la presentazione delle liste e l'esclusione di quelle presentate in difetto dei requisiti di cui al presente Statuto.

Ogni avente diritto al voto potrà votare una sola lista.

In ciascuna lista i candidati dovranno essere elencati mediante un numero progressivo. I voti ottenuti da ciascuna lista saranno suddivisi in sequenza per uno, per due, per tre e così di seguito sino al numero di Amministratori da eleggere. I quozienti ottenuti saranno assegnati progressivamente ai candidati di ciascuna lista nell'ordine dalla stessa previsto e verranno quindi disposti, per i candidati di tutte le liste, in un'unica graduatoria decrescente.

Risulteranno eletti coloro che avranno ottenuto nella graduatoria i quozienti più elevati. In caso di parità di quoziente, per l'ultimo Amministratore da eleggere sarà preferito quello della lista che abbia ottenuto il minor numero di voti e, a parità di voti, quello più anziano di età.

Qualora, per qualsiasi ragione, la nomina di uno o più Amministratori non possa essere effettuata secondo quanto previsto nel presente articolo, si applicheranno le disposizioni di legge in materia.

Se nel corso dell'esercizio vengono a mancare uno o più Amministratori, si provvede alla loro sostituzione ai sensi dell'articolo 2386, primo comma, del Codice Civile, scegliendo, in ordine progressivo, il nuovo Amministratore tra i candidati non eletti indicati all'interno della lista a cui apparteneva

l'Amministratore venuto meno ovvero, ove i suddetti candidati non siano eleggibili o disposti ad accettare la carica o il numero dei candidati non eletti indicati all'interno della suddetta lista sia insufficiente, nominando un diverso soggetto, restando inteso che, in quest'ultimo caso, la nomina avverrà esclusivamente su proposta dei componenti del Consiglio ancora in carica tratti dalla lista cui apparteneva l'Amministratore cessato. Gli Amministratori così nominati durano in carica fino alla prossima Assemblea. Resta inoltre inteso che, qualora (i) non sia stato possibile procedere, per qualsiasi motivo, alla cooptazione con le modalità di cui al precedente comma ovvero (ii) il candidato cooptato dal Consiglio di Amministrazione con le modalità di cui al precedente comma non sia successivamente confermato dall'Assemblea, ovvero (iii) venissero a mancare 3 (tre) o più Amministratori, si intenderà decaduto l'intero Consiglio e dovrà convocarsi senza ritardo l'Assemblea per la nomina di tutti gli Amministratori. L'Assemblea chiamata ad eleggere i nuovi Amministratori delibera nel rispetto di quanto previsto nei commi precedenti di questo articolo.

ARTICOLO 23

Il Consiglio di Amministrazione, qualora non vi abbia provveduto l'Assemblea, nomina nel proprio seno un Presidente - scelto tra i Consiglieri nominati secondo quanto disposto dal precedente articolo 22, primo e secondo comma (fintantoché vi sia un Consigliere così nominato) - e, ove lo ritenga opportuno, uno o due Vice Presidenti.

Salvi gli interventi urgenti ed indifferibili, in caso di assenza o di impedimento del Presidente di durata superiore agli otto giorni, ne fanno le veci, se nominati, il Vice Presidente più anziano di età o, in sua assenza, l'altro Vice Presidente, ovvero qualora entrambi fossero assenti od impediti, il Consigliere più anziano per ragioni di età.

Il Consiglio nomina inoltre un Segretario che può scegliere anche tra persone estranee al Consiglio.

ARTICOLO 24

Il Presidente convoca il Consiglio di Amministrazione, ne fissa l'ordine del giorno, ne coordina i lavori e provvede affinché vengano fornite a tutti i consiglieri adeguate informazioni sulle materie iscritte all'ordine del giorno. Il Consiglio è convocato e si riunisce sia nella sede della Società, sia altrove, ogni qualvolta il Presidente o chi ne fa le veci o, informandone preventivamente il Presidente, l'Amministratore Delegato, lo ritengano necessario ovvero ne sia fatta domanda da almeno tre Consiglieri.

La convocazione ha luogo mediante invito trasmesso mediante fax, telegramma o posta elettronica spediti al domicilio degli Amministratori e dei Sindaci effettivi almeno cinque giorni prima di quello fissato per l'adunanza, salvo casi di urgenza, in cui è sufficiente il preavviso di due

giorni tramite i mezzi indicati.

L'invito contiene il luogo, il giorno e l'ora della riunione e l'ordine del giorno delle materie da trattarsi.

Il Consiglio di Amministrazione si reputa comunque validamente costituito qualora, pur in assenza di formale convocazione, siano presenti tutti i componenti in carica degli Organi Sociali e nessuno di essi si opponga alla discussione degli argomenti proposti.

E' ammessa la possibilità che le riunioni del Consiglio di Amministrazione si tengano anche mediante mezzi di telecomunicazione a condizione che tutti i partecipanti siano identificati, che venga adeguatamente conservata agli atti dell'adunanza la prova di tale identificazione e che sia consentito a ciascun partecipante di seguire la discussione e di intervenire in tempo reale alla trattazione degli argomenti affrontati. Il Consiglio di Amministrazione si considera tenuto nel luogo in cui si trovano il Presidente ed il Segretario che stende il verbale sottoscritto da entrambi.

ARTICOLO 25

Per la validità delle deliberazioni del Consiglio è necessaria la presenza della maggioranza dei suoi membri in carica.

Le deliberazioni sono prese a maggioranza assoluta dei membri presenti, fatto salvo quanto di seguito previsto.

Le seguenti materie, che non potranno essere oggetto di delega da parte del Consiglio di Amministrazione, dovranno essere approvate con il voto favorevole di un numero di Consiglieri pari a quello dei componenti dell'intero Consiglio, meno 2 (due):

- a) approvazione e modifica del *business plan*;
- b) operazioni di valore superiore ad Euro 20.000,00 (per singola operazione, ovvero per serie omogenea di atti frazionati negozialmente collegati) con "Parti Correlate" (per tali intendendosi quelle di cui al Regolamento recante disposizioni in materia di operazioni con parti correlate, adottato dalla Consob con delibera n. 17221 del 12 marzo 2010 e successivamente modificato), diverse da 2i Aeroporti S.p.A. e dalle Società da quest'ultima direttamente o indirettamente controllate o partecipate;
- c) le seguenti operazioni, laddove non già incluse nel *business plan* approvato, sia con riferimento agli importi sia in termini di tempistica:
 - i) *capital expenditure* e costi di manutenzione (inclusi accordi o impegni ad effettuarli/sostenerli) di valore superiore ad Euro 2.000.000,00 all'anno;
 - ii) operazioni di valore superiore ad Euro 150.000,00 (per singola operazione, ovvero per serie omogenea di atti frazionati negozialmente collegati) con 2i Aeroporti S.p.A. e/o con le Società da quest'ultima direttamente o indirettamente controllate o partecipate;
 - iii) operazioni di indebitamento finanziario a medio/lungo termine

- di qualunque genere per importi superiori ad Euro 5.000.000,00 (per singola operazione ovvero per serie omogenea di atti frazionati negozialmente collegati);
- iv) rimborsi anticipati, ai sensi di contratti di finanziamento, superiori ad Euro 5.000.000,00 (per singola operazione, ovvero per serie omogenea di atti frazionati negozialmente collegati);
 - v) rinuncia a qualunque diritto previsto da, modifica rilevante di termini e condizioni di e/o scioglimento/risoluzione di qualunque atto o documento relativo a, qualunque contratto di finanziamento;
- d) costituzione da parte della Società di qualsivoglia vincolo, onere, gravame di natura obbligatoria o reale su qualunque *asset*, materiale o immateriale, della Società (al di fuori della gestione corrente ovvero di quelli richiesti ai sensi dei contratti di finanziamento) o il rilascio di qualunque garanzia e/o assunzione di qualsivoglia obbligo di indennizzo (al di fuori della gestione corrente);
- e) modifica dei principi contabili o prassi contabili;
- f) costituzione del comitato esecutivo, nomina e conferimento al Presidente di poteri diversi da quelli previsti per legge o dal presente Statuto nonché nomina e conferimento all'Amministratore Delegato di poteri diversi da quelli elencati nell'Allegato 1 al presente Statuto;
- g) acquisizioni di partecipazioni in altre Società o Enti (ivi incluse Società direttamente controllate o partecipate), acquisizioni, trasferimenti e/o cessioni di aziende, rami d'azienda e/o *asset*, in ciascun caso per un importo superiore ad Euro 5.000.000,00 (per singola operazione ovvero per serie omogenea di atti frazionati negozialmente collegati);
- h) trasferimenti di partecipazioni in Società direttamente controllate o partecipate;
- i) modifiche rilevanti della Convenzione con ENAC, del Contratto di Programma e/o di altri accordi che disciplinano il sistema tariffario aeroportuale;
- j) stipula, modifica o scioglimento di patti parasociali di cui la Società sia parte;
- k) avvio del processo di quotazione della Società e qualunque operazione ad esso connessa;
- l) istituzione, trasferimento e soppressione di sedi secondarie, uffici, rappresentanze, sia in Italia sia all'estero;
- m) conferimento delle istruzioni di voto al rappresentante della Società per la partecipazione:
- i) alle Assemblee straordinarie di Società ed Enti partecipati, ad eccezione delle delibere strettamente necessarie a: (i) ripristinare il capitale sociale secondo quanto previsto dall'articolo 2447 e/o 2482 *ter* del Codice Civile ovvero dalla normativa di volta in volta applicabile, (ii) ripristinare o

- preservare il rapporto debito/equity, o l'equity minima, ovvero altri *ratio* previsti dai *covenant* finanziari di cui ai contratti di finanziamento di cui la relativa Società sia parte, e (iii) rimborsare l'indebitamento finanziario in scadenza, ove la Società non disponga di risorse finanziarie sufficienti, e
- ii) alle Assemblee ordinarie di Società ed Enti partecipati aventi all'ordine del giorno:
1. la nomina dei membri dei Consigli di Amministrazione e dei Collegi Sindacali e la nomina delle Società di revisione;
 2. la presentazione della domanda di ammissione a quotazione della relativa Società e qualunque operazione ad essa connessa.

ARTICOLO 26

Il Consiglio di Amministrazione, ai sensi dell'articolo 2381 del Codice Civile, nomina un Amministratore Delegato ed eventualmente un comitato esecutivo, delegando agli stessi proprie attribuzioni e determinando i limiti della delega.

L'Amministratore Delegato è tenuto a riferire al Consiglio di Amministrazione ed al Collegio Sindacale con cadenza almeno bimestrale.

TITOLIV **FIRMA E RAPPRESENTANZA SOCIALE**

ARTICOLO 27

La firma sociale e la legale rappresentanza della Società di fronte ai terzi ed in giudizio spettano al Presidente del Consiglio di Amministrazione e, nei limiti della delega, all'Amministratore Delegato.

La firma sociale e la legale rappresentanza della Società di fronte ai terzi ed in giudizio spettano anche al o ai Vice Presidenti, nei casi di cui al precedente articolo 23.

La firma sociale e la rappresentanza della Società possono essere conferite a procuratori speciali per determinati affari o categorie di affari.

TITOLVI **COLLEGIO SINDACALE**

ARTICOLO 28

Il Collegio Sindacale vigila sull'osservanza della legge e dello Statuto, sul rispetto dei principi di corretta amministrazione ed in particolare sull'adeguatezza dell'assetto organizzativo, amministrativo e contabile adottato dalla Società e sul suo concreto funzionamento.

Il Collegio Sindacale è composto da cinque membri effettivi; devono inoltre

essere nominati due Sindaci Supplenti.

Ai sensi del D.M. 12 novembre 1997 n. 521 il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e il Ministro dell'Economia e delle Finanze nominano rispettivamente un Sindaco. Il Sindaco nominato dal Ministro dell'Economia e delle Finanze assume, a norma delle disposizioni vigenti, la funzione di Presidente del Collegio Sindacale.

Ai sensi dell'articolo 2449 del Codice Civile, gli Enti pubblici (o le Società da questi controllate), sino a che mantengano la qualità di Soci della Società, hanno facoltà di nominare un numero di Sindaci proporzionale alla partecipazione al capitale sociale.

La nomina degli altri Sindaci – ulteriori rispetto ai Sindaci nominati dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e dal Ministro dell'Economia e delle Finanze, nonché ai Sindaci eventualmente nominati ai sensi dell'articolo 2449 del Codice Civile in conformità alla disposizione del precedente comma – è effettuata dall'Assemblea ai sensi di legge.

Non partecipano al voto i Soci che abbiano esercitato la facoltà di nomina dei Sindaci ai sensi dell'articolo 2449 del Codice Civile.

Almeno un membro effettivo ed uno supplente del Collegio devono essere scelti tra i revisori legali iscritti nell'apposito registro; i restanti membri, se non iscritti in tale registro, devono essere scelti fra gli iscritti negli albi professionali individuati con decreto del Ministro della Giustizia, o fra i professori universitari di ruolo in materie economiche o giuridiche.

I Sindaci restano in carica per tre esercizi e scadono alla data dell'Assemblea convocata per l'approvazione del bilancio relativo al terzo esercizio della loro carica; la cessazione dei Sindaci per scadenza del termine ha effetto dal momento in cui il Collegio è stato ricostituito.

I Sindaci possono essere revocati solo per giusta causa.

Il Collegio Sindacale deve riunirsi almeno ogni novanta giorni su iniziativa di uno qualsiasi dei Sindaci; esso è validamente costituito con la presenza della maggioranza dei Sindaci e delibera con il voto favorevole della maggioranza dei presenti. E' ammessa la possibilità che le adunanze del Collegio Sindacale si tengano con mezzi di telecomunicazione, a condizione che tutti i partecipanti possano essere identificati e sia loro consentito di seguire la discussione, di intervenire in tempo reale alla trattazione degli argomenti e di ricevere, trasmettere o visionare ogni documento.

La retribuzione annuale dei Sindaci deve essere determinata dall'Assemblea all'atto della nomina per l'intero periodo di durata del loro ufficio. Contestualmente, l'Assemblea determinerà le modalità per il rimborso delle spese sostenute per l'esercizio del loro ufficio.

TITOLO VII

BILANCIO, REVISIONE LEGALE DEI CONTI E UTILI

ARTICOLO 29

L'esercizio sociale si chiude al trentun dicembre di ciascun anno.

ARTICOLO 30

Devono essere inviati a tutti i Soci:

- il progetto di bilancio consuntivo, unitamente alla relazione sulla gestione, così come predisposto dal Consiglio di Amministrazione, prima dell'approvazione da parte dell'Assemblea dei Soci;
- la versione finale del bilancio consuntivo approvato dall'Assemblea dei Soci.

ARTICOLO 31

La revisione legale dei conti è esercitata da un revisore legale o da una Società di revisione legale iscritti nell'apposito registro.

L'Assemblea, su proposta motivata del Collegio Sindacale, conferisce l'incarico e determina il corrispettivo spettante al revisore legale o alla Società di revisione legale per l'intera durata dell'incarico e gli eventuali criteri per l'adeguamento di tale corrispettivo durante l'incarico; l'incarico ha la durata stabilita dalla legge.

ARTICOLO 32

Gli utili netti risultanti dal bilancio approvato dall'Assemblea, dedotta la quota da attribuire alla riserva legale e fatte salve le altre destinazioni obbligatorie per legge eventualmente applicabili e le necessità finanziarie della Società, saranno distribuiti agli Azionisti in conformità all'apposita delibera Assembleare.

TITOLO VIII

SCIoglimento E LIQUIDAZIONE DELLA SOCIETA'

ARTICOLO 33

La Società può essere sciolta e messa in liquidazione nei casi e secondo le norme di legge.

In tutti i casi di scioglimento, il Consiglio di Amministrazione deve eseguire gli adempimenti pubblicitari nei termini di legge.

L'Assemblea straordinaria nomina in tale eventualità uno o più liquidatori e ne determina il numero, i poteri ed il compenso.

TITOLO IX

RECESSO

ARTICOLO 34

Non costituisce causa di recesso la proroga del termine della Società.

Il valore di liquidazione delle azioni del Socio receduto è determinato dagli Amministratori, sentito il parere del Collegio Sindacale e del soggetto incaricato della revisione legale dei conti tenuto conto della consistenza patrimoniale della Società e delle sue prospettive reddituali, nonché dell'eventuale valore di mercato delle azioni.

TITOLIX
COMPETENZA GIUDIZIARIA

ARTICOLO 35

La Società è sottoposta alla giurisdizione dell'Autorità Giudiziaria della sede sociale e presso la sua sede si intende eletto il domicilio degli Azionisti.

TITOLXI
DISPOSIZIONE GENERALE

ARTICOLO 36

Per tutto quanto non è contemplato nel presente Statuto, si fa riferimento alle vigenti disposizioni del Codice Civile ed alle speciali leggi in materia.

Firmato:
Giuseppe DONATO
Francesco PENE VIDARI

Allegato 1

Poteri dell'Amministratore Delegato

All'Amministratore Delegato spettano tutte le attribuzioni del Consiglio, con la conseguente assunzione della qualità di datore di lavoro ai sensi del D.Lgs. 81/08 e successive modifiche ed integrazioni, ivi compreso il potere di firma e di rappresentanza, anche nei rapporti istituzionali, con pubbliche amministrazioni e con enti, con facoltà di nomina e revoca di procuratori per singoli atti o categorie di atti, fatta eccezione per i poteri non delegabili ai sensi di legge e di statuto e per le materie di seguito espressamente indicate che restano, dunque, di esclusiva competenza del Consiglio di Amministrazione (senza pregiudizio di quanto previsto all'articolo 25 in merito alle materie da approvarsi con la maggioranza qualificata ivi prevista):

- approvazione e modifica delle linee strategiche aziendali, dei master plan, dei business plan, dei piani pluriennali, del budget annuale;
- rimborsi anticipati ai sensi di contratti di finanziamento, superiori a Euro 5.000.000,00 (cinquemilioni/00) per singola operazione ovvero per serie omogenea di atti frazionati negozialmente collegati;
- assunzione di lavoratori dipendenti non previsti nei budget annuali;
- acquisti, vendite, permuta, costruzioni, e ricostruzioni di immobili, ovunque siti;
- conclusione, risoluzione e rinnovazione di atti e contratti passivi che generano obbligazioni "di dare" e/o "di fare" a carico della Società, di importo superiore a Euro 500.000,00 (cinquecentomila/00) per singola operazione;
- conclusione, modificazione e risoluzione di contratti di locazione di immobili se non previsti a budget;
- transazioni e conciliazioni di vertenze, anche fiscali, di qualunque tipo ed oggetto, in sede giudiziale o stragiudiziale, di importo superiore a Euro 250.000,00 (duecentocinquantamila/00) per ogni singola operazione;
- assunzione, nomina e licenziamento di dirigenti;
- designazione di Amministratori, Sindaci e revisori delle Società ed Enti partecipati;
- conclusione di atti e contratti attivi il cui importo sia superiore a Euro 500.000,00 (cinquecentomila/00);
- costituzione da parte della Società di qualsivoglia vincolo, onere, gravame di natura obbligatoria o reale su qualunque asset, materiale o immateriale, della Società (al di fuori della gestione corrente e di quelli richiesti ai sensi dei contratti di finanziamento) o il rilascio di qualunque garanzia e/o assunzione di qualsivoglia obbligo di indennizzo (al di fuori della gestione corrente);

- decisioni di maggior rilievo in materia di organizzazione del lavoro derivanti da operazioni di fusione, scissione e conferimenti di rami d'azienda;
- operazioni di valore superiore ad Euro 20.000,00 (per singola operazione, ovvero per serie omogenea di atti frazionati negozialmente collegati) con "Parti Correlate" (per tali intendendosi quelle di cui al Regolamento recante disposizioni in materia di operazioni con parti correlate, adottato dalla Consob con delibera n. 17221 del 12 marzo 2010 e successivamente modificato), diverse da 2i Aeroporti S.p.A. e dalle Società da quest'ultima direttamente o indirettamente controllate o partecipate;
- le seguenti operazioni, laddove non già incluse nel *business plan* approvato, sia con riferimento agli importi sia in termini di tempistica:
 - i) *capital expenditure* e costi di manutenzione (inclusi accordi o impegni ad effettuarli/sostenerli) di valore superiore ad Euro 2.000.000,00 all'anno;
 - ii) operazioni di valore superiore ad Euro 150.000,00 (per singola operazione, ovvero per serie omogenea di atti frazionati negozialmente collegati) con 2i Aeroporti S.p.A. e/o con le Società da quest'ultima direttamente o indirettamente controllate o partecipate;
 - iii) operazioni di indebitamento finanziario a medio/lungo termine di qualunque genere per importi superiori ad Euro 5.000.000,00 (per singola operazione ovvero per serie omogenea di atti frazionati negozialmente collegati);
 - iv) rinuncia a qualunque diritto previsto da, modifica rilevante di termini e condizioni di e/o scioglimento/risoluzione di qualunque atto o documento relativo a, qualunque contratto di finanziamento.
- modifica dei principi contabili o prassi contabili;
- acquisizioni di partecipazioni in altre Società o Enti (ivi incluse Società direttamente controllate o partecipate) e di partecipazioni consortili e di interessenze di qualunque tipo, anche se realizzate a mezzo di operazioni straordinarie, acquisizioni, trasferimenti e/o cessioni di aziende, rami d'azienda e/o asset;
- trasferimenti di partecipazioni in Società direttamente controllate o partecipate e di partecipazioni consortili e di interessenze di qualunque tipo, anche se realizzati a mezzo di operazioni straordinarie;
- modifiche rilevanti della Convenzione con ENAC, del Contratto di Programma e/o di altri accordi che disciplinano il sistema tariffario aeroportuale;
- stipula, modifica o scioglimento di patti parasociali di cui la Società sia parte;
- avvio del processo di quotazione della Società e qualunque operazione ad esso connessa;

- istituzione, trasferimento e soppressione di sedi secondarie, uffici, rappresentanze, sia in Italia sia all'estero;
- conferimento delle istruzioni di voto al rappresentante della Società per la partecipazione:

- i) alle Assemblee straordinarie di Società ed Enti partecipati, ad eccezione delle delibere strettamente necessarie a: (i) ripristinare il capitale sociale secondo quanto previsto dall'articolo 2447 e/o 2482 *ter* del Codice Civile ovvero dalla normativa di volta in volta applicabile, (ii) ripristinare o preservare il rapporto debito/equity, o l'equity minima, ovvero altri *ratio* previsti dai *covenant* finanziari di cui ai contratti di finanziamento di cui la relativa Società sia parte, e (iii) rimborsare l'indebitamento finanziario in scadenza, ove la Società non disponga di risorse finanziarie sufficienti, e
- ii) alle Assemblee ordinarie di Società ed Enti partecipati aventi all'ordine del giorno:
 - 1. la nomina dei membri dei Consigli di Amministrazione e dei Collegi Sindacali e la nomina delle Società di revisione;
 - 2. la presentazione della domanda di ammissione a quotazione della relativa Società e qualunque operazione ad essa connessa.

All'Amministratore Delegato viene conferita la delega alla comunicazione esterna e ai rapporti con la stampa, che sarà esercitata in coordinamento con il Presidente.

Firmato:
Giuseppe DONATO
Francesco PENE VIDARI

Versione ultima: aggiornato a dicembre 2017

MODIFICHE APPORTATE ALLO STATUTO SOCIALE

- Assemblea straordinaria 14.05.1964 - Art. 5
- Assemblea straordinaria 22.07.1966 - Art.
- Assemblea straordinaria 29.04.1968 - Artt. 3, 20, 23
- Assemblea straordinaria 26.04.1971 - Art. 5
- Assemblea straordinaria 15.02.1974 - Art. 3
- Assemblea straordinaria 14.10.1976 - Art. 5
- Assemblea straordinaria 08.10.1985 - Nuovo Testo
- Assemblea straordinaria 10.12.1986 - Inserimento nuovo articolo (art. 10)
- Assemblea straordinaria 26.02.1990 - Artt. 4, 5
- Assemblea straordinaria 28.05.1992 - Art. 11
- Assemblea straordinaria 22.09.1993 - Art. 5
- Assemblea straordinaria 27.05.1994 - Artt. 3, 7, 9, 11, 13, 19, 20, 23, 24, 25
- Assemblea straordinaria 30.06.1999 - Artt. 18, 19, 25
- Assemblea straordinaria 31.01.2001 - Artt. 2, 3, 4, 6, 9, 16, 18, 19, 21, 23, 24, 25, 27, 28
- Consiglio di Amministrazione 21.11.2001 - Art. 5
- Assemblea straordinaria 11.10.2004 - Artt. 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 17, 18, 19, 20, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36
- Assemblea straordinaria 28.06.2007 - Art. 28
- Assemblea straordinaria 07.05.2009 - Art. 6
- Assemblea straordinaria 25.01.2013 - Artt. 19, 20, 22, 25, 28
- Assemblea straordinaria 05.05.2016 - Artt. 3, 9, 13, 22, 28, 31, 34
- Assemblea straordinaria 01.12.2017 - Artt. 10,12,19,20,22,23,24,25,26,28,32

LEGGE 21 LUGLIO 1965 N° 914

LEGGE 21 Luglio 1965 n° 914
G.U. n° 192 del 2.8.1965

Norme concernenti l'Aeroporto di Torino-Caselle

La Camera dei deputati ed il Senato della Repubblica hanno approvato;

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Promulga

la seguente legge:

Art. 1

Il Ministero per i trasporti e per l'aviazione civile è autorizzato a riconoscere, agli effetti del Codice della navigazione approvato con regio decreto 30 marzo 1942, n° 327, e di ogni altra legge in quanto applicabile, per la durata di anni trenta, la qualifica privata dell'aeroporto di Torino-Caselle.

Allo scadere dei trenta anni le infrastrutture costruite dal Comune di Torino sulla parte dell'aeroporto di Torino-Caselle di pertinenza del Demanio statale diverranno di proprietà dello Stato.

I Ministri per i trasporti e per l'aviazione civile, per la difesa, per le finanze e per il tesoro provvederanno all'adozione degli atti di rispettiva competenza necessari per l'esecuzione della presente legge, nonché alla disciplina, mediante apposita convenzione di durata trentennale, dei rapporti tra lo Stato ed il Comune di Torino, al quale, per il periodo in cui è abilitato all'esercizio dell'aeroporto, competono tutti i diritti derivanti dall'esercizio aeroportuale, compresi quelli di cui alla legge 9 gennaio 1956, n° 24.

Art. 2

La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana.

La presente legge, munita del sigillo dello Stato, sarà inserita nella Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti della Repubblica Italiana. E' fatto obbligo a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 21 luglio 1965

SARAGAT

**MORO - JERVOLINO
ANDREOTTI
TREMELLONI
COLOMBO**

Visto, il Guardasigilli: REALE

DECRETO MINISTERIALE 1° OTTOBRE 1965

DECRETO MINISTERIALE 1° Ottobre 1965
G.U. n° 265 del 22.10.1965

**Riconoscimento della qualifica privata dell'Aeroporto di
Torino-Caselle**

**IL MINISTRO
PER I TRASPORTI E PER L'AVIAZIONE CIVILE**

- Vista la legge 30 gennaio 1963, n° 141, contenente la modifica della denominazione del Ministero dei trasporti in Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile e la istituzione dell'Ispettorato generale dell'aviazione civile presso il suddetto Ministero;
- Visti gli articoli 704 e seguenti del Codice della navigazione approvati con regio decreto 30 marzo 1942, n° 327;
- Vista la legge 21 luglio 1965, n° 914, contenente norme concernenti l'aeroporto di Torino-Caselle;
- Ritenuta l'opportunità di far luogo al riconoscimento, ai sensi dell'art. 1 della citata legge n° 914, della qualifica privata dell'aeroporto di Torino-Caselle per la durata di anni 30;

Decreta

Con effetto dal 3 agosto 1965 e per la durata di anni 30, è riconosciuta la qualifica privata all'aeroporto di Torino-Caselle.
Il presente decreto sarà pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana.

Roma, addì 1° ottobre 1965

Il Ministro: JERVOLINO

LEGGE 22 OTTOBRE 1986 N° 736

LEGGE 22 Ottobre 1986 n° 736
G.U. n° 258 del 6.11.1986

Proroga della gestione privata dell'Aeroporto di Torino-Caselle

La Camera dei deputati ed il Senato della Repubblica hanno approvato:

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Promulga

la seguente legge:

Art. 1

La durata della gestione privata dell'Aeroporto di Torino-Caselle, stabilita dall'articolo 1 della legge 21 luglio 1965, n° 914, e dal decreto ministeriale 1° ottobre 1965, è prorogata per ulteriori venti anni.

La presente legge, munita del sigillo dello Stato, sarà inserita nella Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti della Repubblica Italiana.

E' fatto obbligo a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge di Stato.

Data a Roma, addì 22 ottobre 1986

COSSIGA

CRAXI, Presidente
del Consiglio dei Ministri

Visto, il Guardasigilli: Rognoni

LEGGE 12 FEBBRAIO 1992 N° 187

LEGGE 12 febbraio 1992 n° 187

G.U. del 3.3.1992

Proroga della gestione privata dell'Aeroporto di Torino-Caselle

La Camera dei deputati ed il Senato della Repubblica hanno approvato:

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Promulga

la seguente legge:

Art. 1

La durata della gestione privata dell'aeroporto di Torino-Caselle, stabilita dall'articolo 1 della legge 21 luglio 1965 n° 914 e dal decreto del Ministro dei trasporti 1° ottobre 1965 pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n° 265 del 22 ottobre 1965 e successivamente prorogata per venti anni dalla legge 22 ottobre 1986 n° 736 è prorogata per ulteriori venti anni.

La presente legge, munita del sigillo dello Stato sarà inserita nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. E' fatto obbligo a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 19 febbraio 1992

COSSIGA

ANDREOTTI, Presidente
del Consiglio dei Ministri

Visto, il Guardasigilli: Martelli

LETTERA E.N.A.C.

12 MARZO 1999

E.N.A.C.
ENTE NAZIONALE per l'AVIAZIONE CIVILE

Il Direttore Generale

Roma, 12 marzo 1999
Prot. n. 99-472/DG

S.A.G.A.T. S.p.A.
Aeroporto di Torino
Strada San Maurizio, 12
10072 Caselle Torinese (TO)

Oggetto: Canoni aeroportuali.

In relazione alle note del 22.1.99 e del 3.3.99, con cui codesta società ha chiesto chiarimenti in merito all'applicazione del canone di concessione per la gestione dell'aeroporto di Torino, si fa presente che, ai sensi del comma 5 ter dell'art. 1 del decreto legge 251/1995, convertito dalla legge 351/1995 e del decreto interdirigenziale Finanze-Trasporti n. 55592 del 22.12.1998, tutte le società che "provvedono alla gestione totale degli aeroporti, in forza di leggi speciali" sono assoggettate alla corresponsione di un canone annuo commisurato all'entità delle entrate aeroportuali, a decorrere dal 1° gennaio 1997.

Fermo restando quanto previsto dalla legge speciale 21.7.65, n. 914, con la quale il Comune di Torino è stato autorizzato all'esercizio dello scalo di Torino-Caselle, si ritiene che il suddetto obbligo debba gravare su codesta società la quale, a seguito dell'art. 21 del decreto del Ministro dei Trasporti n. 28-T del 10 marzo 1988, ha assunto la titolarità di tutti i rapporti attivi e passivi derivanti dalla concessione e, conseguentemente, la qualifica di gestore totale dello scalo agli effetti previsti dalle disposizioni vigenti.

In qualità di gestore totale, codesta stessa società è altresì legittimata ad avviare la procedura per l'applicazione dell'art. 17, comma 2 del regolamento ministeriale n. 521 del 12.1.1997.

Firmato in originale:

Pierluigi di Palma
Avvocato dello Stato

CONVENZIONE

FRA IL MINISTERO DELLA DIFESA
AERONAUTICA
1^ ZONA TERRITORIALE

E

LA CITTA' DI TORINO

Milano, li 5 Agosto 1949

n° 258 di reper.

**MINISTERO DELLA DIFESA AERONAUTICA - DIREZIONE DEMANIO
DELLA 1^ ZONA AEREA TERRITORIALE - MILANO**

Convenzione tra l'Amministrazione Aeronautica e il Comune di Torino per la costruzione, l'allestimento e la gestione dell'Aeroporto Civile di Torino (CASELLE).

Premesso

- che l'Amministrazione Aeronautica ha grande interesse acciocchè nelle vicinanze della Città di Torino venga istituito un Aeroporto modernamente attrezzato per il traffico aereo nazionale ed internazionale;
- che l'Aeroporto di Caselle Torinese si presta, con opportune modifiche ed ampliamenti, ad essere convenientemente allestito per lo scopo di cui sopra;
- che il Comune di Torino, ai fini di valorizzare le produzioni ed attività locali, è disposto ad eseguire, a proprie cure e spese, gli ampliamenti e le opere necessarie per trasformare l'attuale sedime di volo di Caselle Torinese in un moderno Aeroporto avente le caratteristiche previste dalla "International Civil Aviation Organization" (I.C.A.O.) per gli aeroporti doganali di classe "C" a condizione di poter disporre del terreno demaniale e di gestire direttamente l'aeroporto per un periodo di venti anni;
- che volendosi far constatare mediante regolare atto gli accordi intervenuti ed i patti e le condizioni che regolano la concessione

T r a

l'Amministrazione Aeronautica, rappresentata dal Magg. BLANDAMURA Ing. Michele - Direttore Interinale del Demanio della 1^ Z.A.T.;

l'Amministrazione Finanziaria, rappresentata dall'Intendenza di Finanza di Torino, in persona del Dott. CONTI Luigi fu Ignazio - Segretario Capo

E

il **Comune di Torino**, rappresentato dal Dott. Domenico COGGIOLA fu Francesco, Sindaco, appositamente delegato con delibera del 21 giugno 1949 n° 752 del Consiglio Comunale di Torino

Si conviene e si stipula quanto segue

Art. 1

La premessa assertiva, i tipi planimetrici allegati 1,2,3,4,5,6,7,8,9,10,11 e gli stati di consistenza allegati 12,13, fanno parte integrante del presente atto.

Art. 2

L'Amministrazione Aeronautica concede al Comune di Torino, come corrispettivo degli obblighi dallo stesso assunti con il successivo articolo 4 del presente atto:

- a. l'uso esclusivo del terreno demaniale costituente il campo di volo di Caselle Torinese (salvo quanto precisato nel successivo art. 5);
- b. l'uso della radiorimessa sita in contrada Salga (Caselle) della zona segnata in azzurro sulla tavola, all. 2, destinata agli alloggi del personale dell'Amministrazione Aeronautica, indicati sulla tavola, all. 11 del presente atto;
- c. l'uso esclusivo di tutta la rimanente zona di terreno segnata in arancione sulla tavola, all. 2 del presente atto e dei fabbricati che su di essa verranno costruiti;
- d. l'uso dei materiali esistenti sul campo di Caselle, ivi compreso quelli retraibili dalla demolizione della Cascina Barra con l'obbligo del reimpiego nei lavori previsti per l'allestimento dell'Aeroporto stesso;
- e. gli elementi di aviorimessa da m. 100 sinistrata tipo SACTEM esistenti sul campo di Lucca e gli elementi di aviorimessa S. 52 esistenti in parte nei locali del 171° Magazzino a Taliedo e in parte sull'Aeroporto di Villanova d'Albenga, con l'obbligo del reimpiego nell'Aeroporto di Caselle;

- f. l'assistenza a terra ed in volo ai velivoli in transito per quanto riguarda il servizio radio e quello meteorologico, che verranno eserciti a cura dell'Amministrazione Aeronautica con proprio personale e relativi impianti speciali, salvo quanto precisato nel successivo articolo 4 per la costruzione dei fabbricati, l'installazione degli impianti e l'alloggio del personale predetto;
- g. trasporto, a proprie cure e spese, limitatamente al tiro ferroviario, escluso il carico e lo scarico sui e dai vagoni ferroviari, del materiale costituente le aviorimesse di cui al precedente comma e) nonché degli elementi mancanti, acquistati dal Comune di Torino per completare il rimontaggio, delle due aviorimesse sull'Aeroporto di Caselle.

Art. 3

L'Amministrazione Aeronautica provvederà ad emettere il decreto di dichiarazione di pubblica utilità delle opere di completamento dell'Aeroporto, ai fini della espropriazione dei terreni di proprietà privata.

L'Amministrazione medesima eseguirà, d'intesa con l'Amministrazione Finanziaria, la permuta di parti eventualmente disponibili del terreno demaniale costituente l'Aeroporto con altre parti di terreno di proprietà privata confinanti con l'Aeroporto stesso, sempre ai fini dell'ampliamento delle zone di atterraggio, e con l'intesa che in caso di mancato accordo con i proprietari dei terreni o di impedimenti di qualsiasi genere, che non possono essere superati per una pronta realizzazione del programma di lavori di allestimento del campo, si applicherà la procedura dell'esproprio.

Art. 4

Il Comune di Torino si impegna:

- a. a costruire, a proprie cure e spese ed entro i termini previsti dal successivo articolo 12 del presente atto, i fabbricati distinti nelle tavole, allegati 1,2,3,4,5,6,7,8,9,10,11 al presente atto, nonché la torre di controllo ed i fabbricati necessari per l'impianto dei radio-fari e radiogoniometri, la cui esecuzione sarà effettuata secondo gli ultimi dettami della tecnica e d'accordo con gli uffici tecnici dell'Amministrazione concedente;
- b. ad eseguire, entro i termini previsti nel successivo articolo 12, i lavori di rimessa in pristino del fabbricato radio-rimessa di cui al precedente articolo 2 comma b); nonché le opere murarie necessarie per la installazione degli impianti radio e meteorologico di cui al precedente articolo 2, comma f);

- c. ad impiegare i materiali concessi dall'Amministrazione Aeronautica e precisati nel superiore articolo 2 commi d) ed e) esclusivamente nei lavori di allestimento dell'Aeroporto di Caselle.
Ad eseguire, a proprie cure e spese, le operazioni di carico, scarico, trasporto su via ordinaria, nonchè quelle del carico e scarico su vagoni ferroviari, dei materiali concessi con il precedente articolo 2 comma e), per i quali l'Amministrazione Aeronautica è impegnata ad effettuare il semplice trasporto in ferrovia;
- d. ad eseguire, a proprie cure e spese, ed entro i limiti previsti dal successivo articolo 12, il montaggio delle due aviorimesse, di cui al precedente articolo 2 comma e) integrandole in ogni loro parte mancante e con ogni opera muraria principale ed accessoria;
- e. a mettere subito in libera disponibilità dell'Amministrazione concedente, e cioè non appena ultimati i lavori di ricostruzione entro i termini di cui al successivo articolo 12, i locali contraddistinti in azzurro nelle tavole, allegati 3,5 e 11 del presente atto, i locali della radio-rimessa di cui al superiore articolo 2 comma b), i fabbricati per il servizio radio, di cui al precedente articolo 2 comma f), restando però il Comune di Torino impegnato a provvedere, a sue cure e spese, alla manutenzione, fornitura di energia elettrica per illuminazione e forza motrice, al riscaldamento e fornitura idrica relativa ai locali e fabbricati stessi;
- f. a dotare a proprie cure e spese, l'Aeroporto di tutti gli impianti luce, forza motrice, acqua, riscaldamento necessari per il buon funzionamento di ogni servizio, nonchè degli impianti speciali che si renderanno necessari per garantire la sicurezza del traffico aereo;
- g. ad eseguire, a proprie cure e spese, le espropriazioni dei terreni di proprietà privata, che si renderanno necessarie per l'ampliamento dell'Aeroporto fornendo all'Amministrazione Aeronautica tutti gli elementi necessari per l'emissione del decreto di dichiarazione di pubblica utilità, di cui al precedente articolo 3, comma uno, prima; nonchè i decreti di esproprio ed ogni documento necessari per l'iscrizione dei terreni espropriati al Demanio dello Stato "Ramo Aeronautica";
- h. ad eseguire i rilievi e fornire all'Amministrazione concedente gli elementi necessari per la permuta di terreni demaniali con i terreni di proprietà privata, di cui al precedente articolo 3, comma 2.

Art. 5

All'Amministrazione Aeronautica è riservata la facoltà di usufruire, per i propri servizi e compatibilmente con le necessità del traffico aereo civile e commerciale, del campo di volo e dell'assistenza gratuita per tutti gli apparecchi statali isolati di passaggio con carico non pagante.

Art. 6

I terreni di proprietà privata che verranno a far parte del campo di volo, sia a mezzo di permuta effettuata dall'Amministrazione Aeronautica, che a mezzo di espropri effettuati dal Comune di Torino, diventano proprietà dello Stato, e saranno intestati al Demanio dello Stato "Ramo Aeronautica" e si intendono concessi in uso al Comune di Torino per tutta la durata della presente convenzione.

Art. 7

Le zone di terreno costituenti l'Aeroporto che non saranno indispensabili all'attività di volo e che quindi potranno essere sottoposte a coltura agraria, sono escluse dalla concessione in quanto esse saranno passate in amministrazione all'Intendenza di Finanza di Torino.

Art. 8

La concessione in uso e gestione dell'Aeroporto di Caselle avrà la durata di anni venti con inizio dal 19 maggio 1950 e scadenza al 1° maggio 1970.

A tutti gli effetti dell'applicazione delle norme del Codice sulla Navigazione approvato con R.D. 20.3.1942 n° 327, ed in particolare agli effetti della riscossione dei diritti aeroportuali, l'Aeroporto assume, per tutta la durata della concessione, il carattere di Aeroporto privato.

L'Amministrazione Aeronautica ha la facoltà di revocare la concessione in qualsiasi momento per gravi esigenze militari o per motivi di pubblico interesse di carattere nazionale, da giudicarsi secondo l'inappellabile giudizio del Ministero competente.

Art. 9

Con l'entrata in vigore della presente convenzione, si intende decaduto il contratto ventinovenne n° 429 di rep. in data 24.11.1925 a mezzo del quale il Comune di Torino concesse in affitto all'Amministrazione Aeronautica i terreni di sua proprietà costituenti l'Aeroporto "Carlo Piazza" di Mirafiori e la Caserma "Lamarmora" pure di sua proprietà, ora danneggiata dalle offese belliche.

Il Comune di Torino accetta in restituzione entrambi gli immobili nello stato in cui si trovano, rinunciando espressamente a qualsiasi pretesa o di

risarcimento danni per qualunque motivo ad essi arrecati nonchè alla rivendicazione di eventuali ragioni di credito avverso l'Amministrazione Aeronautica.

Art. 10

In caso di revoca della concessione, il provvedimento verrà notificato al Comune di Torino mediante lettera raccomandata con ricevuta di ritorno, ed avrà effetto dal sessantesimo giorno successivo alla data della lettera della raccomandata stessa.

L'Amministrazione Aeronautica, a revoca avvenuta, provvederà alla emissione del decreto relativo.

In tal caso, a parziale deroga dell'articolo 42 del Codice della Navigazione approvato con R.D. 20.3.1942 n° 327, verrà corrisposto al Comune di Torino un indennizzo pari al valore, determinato con riferimento ai prezzi correnti al momento della revoca, delle opere autorizzate e regolarmente collaudate ai sensi del successivo art. 12 - ultimo capoverso - della presente convenzione, detratti cioè tanti ventesimi del valore suddetto quanti sono gli anni goduti al momento della revoca.

La determinazione del valore delle opere eseguite dal Comune verrà effettuata da una Commissione composta di un ingegnere, nominato dal Comune di Torino, di un ufficiale del Genio Aeronautico designato dal Ministero della Difesa Aeronautica e di un ingegnere erariale designato dal Ministero delle Finanze.

Dal valore complessivo delle opere, come sopra determinato, verrà detratto, ai fini del computo dell'indennizzo da corrispondersi al Comune di Torino: il valore, a prezzi correnti al momento della revoca, dei materiali di cui all'art. 2 comma d) ed e), in quanto concessi dall'Amministrazione Aeronautica.

Art. 11

Nel caso che le necessità militari e di pubblico interesse di cui al precedente articolo 8, terzo capoverso, siano limitate nel tempo, di guisa che non risulti necessario emettere un provvedimento di revoca definitiva, l'Amministrazione Aeronautica si riserva, al momento della scadenza della concessione, la facoltà di prorogare i termini di un periodo pari a quello delle interruzioni di uso imposte al Comune di Torino nel corso della presente concessione.

Il Comune di Torino può, tuttavia, chiedere che venga applicato, ove lo ritenga nel proprio interesse, il provvedimento di revoca definitiva quando l'interruzione nell'uso della concessione superi la durata di un anno.

Nel caso che il Comune di Torino, di propria iniziativa o per qualsiasi motivo non attribuibile a causa di forza maggiore, interrompa l'esercizio o la gestione dell'Aeroporto, l'Amministrazione si riserva la facoltà di intervenire

nella gestione direttamente o a mezzo terzi, salvo conteggio con il Comune di Torino delle entrate di gestione.

Ove però l'interruzione della gestione da parte del Comune si prolunghi oltre il biennio dall'inizio di essa, la concessione si intende risolta di diritto, senza l'obbligo da parte dell'Amministrazione Aeronautica di corrispondere alcun indennizzo.

Art. 12

Tutti i manufatti e tutti gli impianti che saranno costruiti a norma dell'articolo 4 devono essere portati a termine entro cinque anni dall'entrata in vigore della presente convenzione e diventano di proprietà dell'Amministrazione Aeronautica con la relativa attrezzatura mobile ed immobile ad essa pertinente, al termine della presente concessione.

Le opere verranno eseguite secondo le norme del Capitolato Generale per l'appalto dei lavori del Genio Militare.

Il Comune di Torino si impegna a dare immediata esecuzione alle opere, portandole a totale completamento entro i seguenti termini:

- a. **Entro 720 giorni** a partire dalla data di inizio della presente concessione:
- pista a fondo permanente di m. 1800x60 su striscia inerbita di ml. 1920x300;
 - una aviorimessa Saporiti tipo S. 52;
 - una aviorimessa da m. 2x50x36;-una caserma per 150 uomini di cui 115 sottufficiali, completa di servizi sanitari (w.c., docce, ecc.) cucina e magazzino;
 - stazione passeggeri (esclusa mensa e cucina);
 - direzione Aeroporto;
 - un retro hangar per aviorimessa da m. 2x50x36 (mensa, spogliatoi e magazzini);
 - sistemazione radio rimessa;
 - torre di controllo (sulla Direzione Aeroporto);
 - fabbricati per radio-faro e radiogoniometro;
 - impianti adeguati al traffico volo diurno con o senza visibilità;
 - strade e piazzali adeguati al traffico.
- b. **Entro 1440 giorni** dalla data di inizio della presente concessione:
- pista di rullaggio;

- costruzione ampliamento fabbricati adeguandoli al traffico man mano che se ne presenti la necessità;
 - impianto voli notturni.
- c. **Entro 1800 giorni** dalla data di inizio della presente concessione:
- realizzazione completa di fabbricati piste e piazzali previste dall'articolo 4;
 - completamento impianti. Tutte le opere eseguite dal concessionario dopo l'ultimazione verranno sottoposte a collaudo, che verrà eseguito da una Commissione nominata dall'Amministrazione Aeronautica.

Art. 13

Tutti i manufatti e gli impianti relativi verranno costruiti sotto la diretta sorveglianza dell'Amministrazione Aeronautica, conformemente ai disegni di massima allegati ed in ogni caso alle prescrizioni dell'I.C.A.O. per Aeroporto di classe "C".

Tutte le varianti ad esse apportate dovranno essere preventivamente autorizzate dall'Amministrazione stessa.

Tutti i particolari esecutivi e le opere non definite dagli allegati dovranno essere preventivamente approvati dall'Amministrazione stessa.

Art. 14

E' fatto obbligo al Comune di Torino di provvedere a totali sue cure e spese, durante la durata della concessione, alla manutenzione dei fabbricati in modo che allo scadere della concessione stessa gli immobili si trovino in stato di efficienza.

Art. 15

Sia per la costruzione delle opere previste, **sia per la gestione dell'Aeroporto e relative spese ed incassi il Comune di Torino ha la facoltà di provvedere anche a mezzo di un apposito Ente del quale esso farà parte.**

La gestione dell'Aeroporto, per quanto riguarda il traffico aereo, **verrà fatta secondo le norme di legge e secondo quelle che verranno concordate a parte col Ministero della Difesa Aeronautica - Direzione Generale dell'Aviazione Civile e del Traffico Aereo.**

Art. 16

In caso di inadempienza degli obblighi della presente concessione da parte

del concessionario, la presente convenzione si intende risolta di pieno diritto salvo ed impregiudicato ogni diritto dell'Amministrazione concedente al risarcimento degli attuali danni sofferti.

Art. 17

E' fatto obbligo al Comune di Torino di assicurare a proprie cure e spese contro gli incendi gli immobili e gli impianti dell'Aeroporto in modo adeguato al loro valore, inserendo nelle relative polizze le opportune clausole che salvaguardino gli interessi dell'Amministrazione Aeronautica. Tali clausole dovranno essere approvate preventivamente dalla stessa Amministrazione.

Art. 18

Il Comune di Torino, a puro titolo ricognitorio, corrisponderà per tutta la durata della concessione un canone annuo di L. 6.500 (seimilacinquecento).

Detto canone dovrà essere versato presso l'Ufficio del Registro (Demanio) di Torino, in unica rata all'inizio di ciascun anno di concessione.

Art. 19

Agli effetti fiscali si precisa che l'importo presunto della presente convenzione è di L. 500.000 annue.

Tutte le imposte, tasse e spese inerenti alla presente convenzione e tutti gli atti per la sua esecuzione, sono dovuti rispettivamente dalle parti contraenti, giusta le vigenti disposizioni di legge.

Art. 20

Il Comune di Torino versa la somma di L. 1.600 (milleseicento) a titolo di deposito cauzionale definitivo a garanzia della esecuzione degli obblighi assunti con la presente convenzione, come da quietanza n° 201/333075 di Pos. della Sezione di Tesoreria Provinciale di Torino, in data 3 settembre 1949.

Art. 21

Le controversie che eventualmente sorgessero nella interpretazione dell'esecuzione della presente convenzione, salvo le questioni che si riferissero a facoltà attribuite insindacabilmente all'Amministrazione Aeronautica, saranno deferite ad un Collegio Arbitrale composto da: un Consigliere del Consiglio di Stato, designato dal Presidente del Consiglio di Stato, con funzioni di Presidente; da un Consigliere di Corte d'Appello, nominato dal 1° Presidente della Corte d'Appello di Roma e da un terzo

membro, scelto di comune accordo tra l'Amministrazione Aeronautica e il Comune di Torino, e, in mancanza di accordo, nominato dal Presidente del Tribunale di Roma.

Il giudizio Arbitrale avrà luogo in Roma.

La parte che richiede l'arbitrato dovrà farne domanda da notificarsi all'altra parte nella forma delle citazioni.

Gli arbitri giudicheranno secondo le norme di diritto e la decisione non sarà soggetta ad appello nè a ricorso per cassazione, ai quali gravami, le parti espressamente rinunciano.

Spetterà agli arbitri, oltre che nel merito, decidere anche a quale parte e in quale proporzione dovranno fare carico le spese di giudizio nonchè gli onorari dovuti agli arbitri medesimi.

Art. 22

Il Comune di Torino elegge il proprio domicilio legale in Torino - Palazzo di Città -.

Art. 23

La presente convenzione sarà valida per l'Amministrazione Aeronautica soltanto dopo che sarà approvata dai superiori organi a norma delle vigenti leggi, mentre per la Città di Torino è vincolativa fin d'ora, essendo stipulata in esecuzione della delibera del Consiglio Comunale in data 21 giugno 1949 n° 752 approvata dalla Giunta Provinciale Amministrativa, con delibera n° 32755 in data 14 luglio 1949.

Il Rappresentante del Comune di Torino
f.to Domenico Coggiola fu Francesco

Il Rappresentante dell'Amministrazione Finanziaria
f.to Dott. Conti Luigi fu Ignazio

Il Rappresentante dell'Amministrazione Aeronautica
f.to Ten. Col. Blandamura Ing. Michele

POSTILLA: all'articolo 4° dopo il comma h) deve intendersi aggiunto il seguente:

- i) Il Comune di Torino si impegna ad integrare gli alloggi del personale addetto ai servizi aeroportuali mettendo

a disposizione i locali necessari anche fuori dall'Aeroporto.

“Si approva la postilla”.

Il Rappresentante del Comune di Torino
f.to Domenico Coggiola fu Francesco

Il Rappresentante dell'Amministrazione Finanziaria
f.to Dott. Conti Luigi fu Ignazio

Il Rappresentante dell'Amministrazione Aeronautica
f.to Ten. Col. Blandamura Ing. Michele

Approvato dal Ministero della Difesa Aeronautica con Decreto il 5 agosto 1950, n° 33, registrato alla Ragioneria Centr. il 25 settembre 1950 al registro n° 60 Cap. VII/13° - Aeronautica, F° - (pervenuta comunicazione con dispaccio Ministeriale n° 79014 del 2 ottobre 1950 - Prot. in arrivo n° 11086 del 7 ottobre 1950).

p. Il Capo Ufficio Contratti
f.to Borda Cincinnato

Registrato a Milano al n° 36368 (atti privati) Vol. 4739 - esatte lire duecentotredicimila -.

Il Reggente
f.to Proc. Tagliavia Vincenzo

CONVENZIONE

FRA LA CITTA' DI TORINO

E

LA SOCIETA' PER AZIONI "F.I.A.T."

Repertorio n° 852

CONVENZIONE FRA LA CITTA' DI TORINO E LA SOCIETA' PER AZIONI
"F.I.A.T."

REPUBBLICA ITALIANA

L'anno millenovecentocinquantatre, ed allì ventitre del mese di Giugno, in Torino, in una sala al piano nobile del Palazzo Comunale, piazza Palazzo di Città numero civico uno,

Innanzi a me **Piccioni Dottor Vittorio** fu Ippolito, Segretario Generale della Città di Torino, Pubblico Ufficiale autorizzato, si costituiscono:

la Città di Torino, in questo atto rappresentato dall'Avvocato Secreto Guido fu Giovanni, nato a Cigliano Vercellese, residente a Torino, Assessore Municipale delegato a forma di legge dal Sindaco Avvocato Amedeo Peyron fu Emanuele,

e la Società per Azioni F.I.A.T. (Fabbrica Italiana Automobili Torino), con sede in Torino, Corso IV Novembre numero civico trecento, capitale sociale trentaseimiliardi, in questo atto rappresentata dal Signor Dottor Ingegnere Bonadè Bottino Vittorio fu Antonio, nato a Torino, residente a Torino in Via Silvio Pellico numero civico trentaquattro, Direttore Divisionale della Società stessa, a quanto infra autorizzato dal Signor Professor Dottor Valletta Vittorio fu Federico, Presidente del Consiglio d'Amministrazione ed Amministratore Delegato della Società per Azioni F.I.A.T. con procura sette febbraio millenovecentocinquanta, rogito Morone Avvocato Remo, Notaio in Torino, registrato a Torino l'otto febbraio stesso al numero quattordicimilatrecentoventisette, volume settecentoquarantaquattro, che per copia conforme all'originale diciotto marzo millenovecentocinquantadue, stesso rogito, si allega al presente atto per farne parte integrante e sostanziale (Allegato A), omessane la lettura, me conseziante, per espressa dispensa avuta dai comparenti,

i quali signori comparenti, della cui identità personale sono certo, rinuncianti a senso di legge, d'accordo fra di loro e con il mio consenso alla presenza dei testimoni,

Premesso

- che, in base alla convenzione stipulata il cinque agosto millenovecentoquarantanove col Ministero della Difesa Aeronautica, il Comune di Torino sta costruendo, sulla sede dell'ex Campo di aviazione militare di Caselle, un moderno Aeroporto civile intercontinentale, per il quale è prevista una spesa complessiva di oltre lire milleduecentomilioni;

- che il predetto Aeroporto, oltre al soddisfacimento delle esigenze del traffico aereo civile, consente di realizzare altre utilizzazioni per voli sperimentali e di collaudo di nuovi tipi di apparecchi di produzione nazionale ed estera;
- che la Società F.I.A.T. in relazione alla produzione recentemente avviata di nuovi tipi di aerei ha chiesto di poter utilizzare, non appena detto Aeroporto sia idoneo al pubblico traffico, le piste di volo per effettuare prove e collaudi di apparecchi costruiti nelle proprie officine e che abbia in dotazione per esperimenti e studi;
- che il Comando della 1° Zona Aerea Territoriale ha espresso, in linea di massima, parere favorevole alla concessione richiesta dalla Società FIAT sia nell'interesse del futuro sviluppo dell'Aeroporto sia per favorire gli studi e la produzione di nuovi tipi di apparecchi meglio rispondenti ai moderni criteri tecnici di costruzione degli aeroplani;

Tutto ciò premesso

con il presente atto, in esecuzione delle deliberazioni del Consiglio Comunale ventisei ottobre millenovecentocinquantuno (Giunta Provinciale Amministrativa quindici novembre successivo, Prefettura diciannove novembre stesso, divisione quarta, numeri cinquantacinquemila settecentosedici/seimilacentoveidue) e sette aprile millenovecento cinquantadue (Giunta Provinciale Amministrativa cinque giugno millenovecentocinquantadue, Prefettura sei giugno stesso, divisione quarta, numeri trentamilaquattrocentotrentaquattro/tremilasettecento ventuno A), quali deliberazioni le parti dichiarano di ben conoscere ed accettare in quanto non in contrasto con il presente atto, anche se qui non espressamente allegate,

Convengono e stipulano quanto segue:

I

La Società F.I.A.T. è autorizzata ad occupare la zona del Campo di Aviazione di Caselle indicata nell'allegata planimetria per erigere un capannone metallico di rimessa apparecchi, un fabbricato in muratura per officine e servizi, una strada di accesso, un piazzale ed una strada di allacciamento antistante ai fabbricati ed un tratto di pista di rullaggio per collegamento con la pista di volo.

Dette opere saranno eseguite secondo il progetto e la descrizione tecnica che si allegano come parte integrante della presente convenzione (Allegati B-C-D-E-F-G-H-I-L-M-N-O-P-Q-R-S-T-U).

L'ubicazione delle suddette costruzioni e sistemazioni è pure indicata nell'allegata planimetria e corrisponde alla scelta approvata dai servizi tecnici del Demanio Aeronautico di Milano e del Comune di Torino.

La Direzione Lavori, per queste opere, sarà disimpegnata da personale tecnico della Società F.I.A.T.: il civico Servizio Tecnico avrà diritto di svolgere funzioni di controllo al fine di accertare che i lavori siano realizzati in conformità a quanto previsto dal progetto e dalla descrizione tecnica sopra citati.

II

E' prevista una durata della convenzione di uso del Campo per dodici anni con la riserva contenuta nella convenzione stipulata dal Comune con il Ministero della Difesa Aeronautica riguardante il diritto di revoca della concessione che la F.I.A.T. dichiara di conoscere. Alla scadenza della convenzione, la strada di accesso, la sistemazione dei piazzali e le costruzioni corrispondenti agli allegati progetti, resteranno acquisiti al patrimonio del Comune.

Scaduta la presente convenzione, che non è tacitamente rinnovabile, potrà esserne convenuta altra con la Società F.I.A.T. a condizioni da convenirsi, semprechè la F.I.A.T. comunichi, con un anno di preavviso, al Comune di Torino, l'intenzione di continuare nell'uso del Campo.

III

L'uso dell'Aeroporto, sia per quanto riguarda l'occupazione delle aree, sia per quanto riguarda la utilizzazione della pista, sarà subordinato all'osservanza delle norme contenute nel codice di navigazione aerea nonché di quelle stabilite dal regolamento che sarà predisposto dalla Direzione del Campo.

Detto regolamento non dovrà tuttavia contenere altre limitazioni all'infuori di quelle derivanti dalle esigenze degli altri principali usi dell'Aeroporto.

IV

L'uso della pista dell'Aeroporto, da parte della Società F.I.A.T., non dovrà comunque superare novanta ore mensili e quattro ore giornaliere, e dovrà essere distribuito con la massima possibile uniformità durante il mese. Sarà ammesso il recupero, entro i semestri scadenti il primo ottobre, trentun marzo/primo aprile, trenta settembre di ogni anno, dei periodi di mancato uso dovuto a maltempo o ad altra causa di forza maggiore, sempre

compatibilmente con le principali esigenze di funzionamento del Campo e fermo rimanendo il limite massimo di quattro ore giornaliere.

V

Fino a quando non saranno organizzati i Servizi Generali e di sorveglianza dell'Aeroporto, la F.I.A.T. dovrà assumere a suo carico le misure di segnalazione, di sorveglianza e protettive impartite dal Comando del Demanio Aeronautico e dovrà comunque rispettare tutte le norme e regolamenti vigenti nonché quelle altre norme che il Comune di Torino, il Demanio Aeronautico e l'Ente di Gestione del Campo riterranno di impartire, rispettando ben inteso lo spirito della presente convenzione e senza pregiudicare la possibilità per la Società F.I.A.T. di utilizzare la pista per i propri voli di collaudo.

VI

Per l'uso dell'Aeroporto la Società F.I.A.T., oltre alla concessione gratuita delle costruzioni e sistemazioni compiute a sue cure e spese, corrisponderà alla Città di Torino un canone fisso mensile di Lire 100.000 (centomila) per i primi sei anni della durata della presente convenzione, fino a che le ore di utilizzazione della pista non superino le sessanta ore mensili.

Per ogni ora in più di utilizzazione della pista dovrà essere corrisposto un maggior canone di L. 5.000 (cinquemila).

Per i successivi sei anni della presente convenzione la Società F.I.A.T. corrisponderà invece alla Città un canone mensile di Lire 300.000 (trecentomila).

Detti canoni saranno suscettibili di revisione biennale in relazione all'andamento generale dei prezzi e con riferimento ai numeri indici dell'Istituto Centrale di Statistica.

La decorrenza della convenzione e quindi il pagamento del canone mensile inizierà dal giorno del compimento delle costruzioni per il quale è fissato un termine massimo di cinque mesi dalla consegna del terreno, oppure dal giorno di cui sarà utilizzata la pista per il primo volo, se tale giorno sarà antecedente al compimento delle costruzioni e sistemazioni.

VII

Il canone per l'utilizzazione dell'Aeroporto è stato stabilito in relazione ad un certo impiego orario della pista.

Si intende, come tempo di utilizzazione del Campo, quello che decorre dal momento in cui su richiesta della Società F.I.A.T. la pista è messa a disposizione e dura fino a quando la Direzione dell'Aeroporto in relazione alle proprie esigenze non ne richieda lo sgombro, oppure la pista non venga lasciata libera ad iniziativa della F.I.A.T. stessa.

L'uso della pista, agli effetti del calcolo dei periodi di utilizzazione, non potrà essere inferiore alla mezz'ora.

VIII

Saranno a carico della Società F.I.A.T. tutte quelle opere di riparazione, ordinaria e straordinaria che, in conseguenza dell'uso effettuato dalla F.I.A.T. si rendesse necessario eseguire alle piste di volo ed agli impianti del Campo.

IX

Nessuna responsabilità assume il Comune di Torino per le eventuali violazioni delle norme contenute nel vigente Codice di navigazione aerea e di quelle emanande che dovessero verificarsi per la costruzione delle opere di cui all'articolo I, nonchè per gli usi del Campo che la F.I.A.T. intende effettuare per le proprie operazioni di prova e di collaudo.

X

La Società F.I.A.T. è a conoscenza che il Comune di Torino può affidare la gestione dell'Aeroporto a terzi e accetta fin d'ora di apportare alla presente convenzione quelle modifiche che possano essere suggerite nell'interesse della gestione, purchè esse non alterino sostanzialmente la convenzione stessa.

XI

La Società F.I.A.T. si obbliga inoltre di costruire il piazzale antistante l'officina e l'aviorimessa S. 52 nell'Aeroporto di Caselle con pavimentazione in calcestruzzo, per una superficie di circa metri quadrati 11.500 (undicimilacinquecento), secondo le seguenti norme:

- a. sottofondo in ghiaia naturale e vagliata dello spessore complessivo finito di centimetri trentacinque;
- b. pavimentazione in lastroni di calcestruzzo dello spessore complessivo finito di centimetri venticinque aventi le dimensioni in pianta di metri quattro per sette e centimetri cinquanta, con giunti lunghi tutto il perimetro, posati sul letto di sabbia di centimetri quattro;
- c. il conglomerato cementizio per la pavimentazione dovrà avere la seguente dosatura e granulometria per ogni metro cubo di impasto:

cemento a cinquecento chilogrammi/centimetriquadrati, chilogrammi trecento - sabbia del Po della Stura mc. 0,348 - pietrischetto serpentino da cm. 0,8 a cm. 1,5, mc. 0,390 - pietrischetto serpentino da cm. 3 a cm. 6, mc. 0,504 - acqua litri 120;

d. i giunti perimetrali dei lastroni saranno eseguiti come segue:

- 1) i giunti longitudinali di costruzione a tutto spessore della larghezza di cm. 1,5 armati con sbarrette di ferro del diametro di millimetri ventidue, della lunghezza di centimetri quaranta e posto alle distanze di centimetri ventiquattro; eventualmente potrà essere consentito di limitare tale tipo di giunto ad uno ogni quattro giunti longitudinali di costruzione; gli altri tre potendosi eseguire a semplice incastro senza armature di ferro;
- 2) giunti trasversali reali, posti a metri trentasette e centimetri cinquanta: a tutto spessore, della larghezza di cm. 1,5 armati e posti alla distanza di cm. 24;
- 3) giunti trasversali di contrazione: saranno senza armatura e verranno ricavati mediante taglio dei lastroni praticato fino ad un terzo dello spessore della pavimentazione. Tutti i giunti dovranno essere bitumati: le sbarrette di ferro dovranno essere opportunamente isolate dal getto in calcestruzzo ed a presa avvenuta di uno dei due lastroni adiacenti, ne dovrà essere verificata la perfetta scorribilità.

XII

La Società F.I.A.T., in persona del comparso suo rappresentante; qui espressamente dichiara, ai fini fiscali, che il valore delle opere ammonta a Lire 50.000.000 (cinquantamillioni).

XIII

Tutte le spese del presente atto, relative, accessorie e conseguenti, sono a carico della Società F.I.A.T..

Agli effetti dell'applicazione dell'imposta di registro si dà atto che trattandosi di terreno demaniale appartenente al Demanio Aeronautico si chiede, in relazione a quanto sopra, l'applicazione di tutti i benefici fiscali ad esso inerenti.

Richiesto, ricevo, nella mia qualità di Pubblico Ufficiale autorizzato questo atto che leggo ai Signori comparenti, i quali dichiarano su mio interpello esserne il tenore conforme a loro volontà e meco, in segno di conferma, lo sottoscrivono.

Scritto di persona di mia fiducia su quattro fogli bollati impaginati ne occupa quindici facciate intere e sedici linee, di cui tre annullate oltre le sottoscrizioni, nella sedicesima facciata.

Le inserzioni constano di una procura in data 7 febbraio 1950 rogito **Notaio Morone Avv. Remo** e di numero diciotto planimetrie, il tutto in competente Bollo.

In originali firmati:

- **Guido Secreto**
- **Vittorio Bonadè Bottino**
- **Vittorio Piccioni**

CONVENZIONE

FRA LA CITTA' DI TORINO

E

LA S.A.G.A.T.

15 MAGGIO 1956

Repertorio n° 53889/19454

CONVENZIONE PER L'AFFIDAMENTO DELLA GESTIONE DELL'AEROPORTO "CITTA' DI TORINO" ALLA SOCIETA' PER AZIONI S.A.G.A.T.

REPUBBLICA ITALIANA

L'anno millenovecentocinquantesi ed allì quindici del mese di maggio in Torino, nel Palazzo Civico, Piazza Palazzo di Città.

Avanti a me Dott. Mandelli Silvio, Notaio iscritto al Collegio Notarile dei Distretti riuniti di Torino e Pinerolo con residenza a Torino.

Sono presenti i signori:

Avvocato Amedeo Peyron fu Emanuele, nato e residente a Torino; nella sua qualità di Sindaco della Città di Torino, a quanto infra opportunamente autorizzato dal Consiglio Comunale con deliberazione sette novembre millenovecentocinquantacinque, il cui verbale, per estratto autentico, con allegati i documenti in esso richiamati (elenco impianti ed elento personale) qui si inserisce sotto A, dispensato me Notaio dal darne lettura; quale deliberazione venne approvata, con varianti, dalla Giunta Provinciale Amministrativa di Torino in adunanza del dodici gennaio millenovecentocinquantesi, come risulta dal relativo verbale che in copia autentica qui si allega sotto B, omessane la lettura ad istanza dei comparenti.

Chiaudano Professor Dottor Ingegner Salvatore, fu Umberto, nato a Roma, residente a Torino, Corso Stati Uniti 53, nella sua qualità di **Presidente e Amministratore Delegato** della "Società Azionaria Gestione Aeroporto Torino, - S.A.G.A.T." corrente in Torino, Via S. Francesco d'Assisi n° 14, col capitale di Lire duecentomilioni; a quanto infra espressamente autorizzato dal Consiglio di Amministrazione della Società stessa con deliberazione in data ventiquattro aprile millenovecentocinquantesi che per estratto da me Notaio autenticato si allega a questo atto sotto C, omessane la lettura ad istanza dei comparenti. E detti Signori comparenti, della cui personale identità io Notaio sono certo e faccio fede, previa rinuncia meco d'accordo, alla assistenza dei testimoni, mi richiedono atto di quanto segue:

Premesso

- che il Comune di Torino ha ottenuto dall'Amministrazione Aeronautica la concessione in uso per anni venti dell'ex Aeroporto militare di Caselle alle condizioni della convenzione stipulata il cinque agosto

millenovecentoquarantanove, numero 258 di repertorio, assumendo l'impegno di provvedere a tutte sue cure e spese alle opere di ampliamento e di ricostruzione necessarie per trasformarlo in un moderno Aeroporto Civile avente le caratteristiche previste dall'"International Civil Aviation Organization" (I.C.A.O.);

- che le opere previste dalla Convenzione predetta sono state in gran parte già eseguite, tanto che il nuovo Aeroporto è stato aperto all'intero traffico dal due agosto millenovecentocinquantequattro;
- che l'articolo 15 di detta convenzione prevede la facoltà per il Comune di Torino di provvedere alla gestione dell'aeroporto di cui trattasi anche a mezzo di apposito Ente di cui esso faccia parte;
- che il Comune di Torino ha promosso a tale scopo la costituzione di una Società per Azioni con la denominazione "Società Azionaria Gestione Aeroporto Torino - S.A.G.A.T." con capitale di Lire duecentomilioni alla quale hanno aderito Enti e Società cittadine;
- che il capitale della predetta Società è stato sottoscritto dal Comune nella proporzione del cinquantacinque e cinquanta per cento (55,50%);

Ciò premesso

tra il Comune di Torino, rappresentato dal Sindaco Grande Ufficiale Avvocato Amedeo Peyron e la "Società Azionaria Gestione Aeroporto di Torino - S.A.G.A.T." rappresentata dal Presidente e Amministratore Delegato Dottor Professor Ingegnere Chiaudano Salvatore, come sopra comparsi ed autorizzati, si conviene e si stipula quanto segue:

I

Il Comune di Torino, richiamato l'articolo 3° dello Statuto Sociale affida alla Società Azionaria Gestione Aeroporto Torino "S.A.G.A.T." l'incarico di provvedere alla gestione dell'Aeroporto "Città di Torino" con l'obbligo di attenersi, per tale gestione, alle norme vigenti e future che disciplinano l'attività ed il funzionamento degli aeroporti civili, alle condizioni che regolano i rapporti tra il Comune e l'Amministrazione Aeronautica, contemplate dalla convenzione 5 agosto 1949 e che la Società S.A.G.A.T. dichiara di conoscere e di accettare per la parte che la riguarda, nonchè

alle norme che venissero successivamente concordate tra il Comune ed il Ministero della Difesa Aeronautica (Direzione Generale dell'Aviazione Civile e del Traffico Aereo) secondo la riserva contenuta nell'articolo 15 della citata convenzione 5 agosto 1949.

II

L'affidamento avrà inizio dal giorno della stipulazione della presente convenzione e termine alla scadenza della concessione in uso del campo, accordata dall'Amministrazione Aeronautica alla Città di Torino.

III

L'affidamento della gestione potrà essere revocato in qualsiasi momento senza che la Società abbia diritto ad alcun indennizzo, nel caso in cui l'Amministrazione Aeronautica - in applicazione dell'articolo 8 della convenzione che regola la concessione in uso dell'Aeroporto - addivenga alla revoca della concessione per gravi esigenze militari o per motivi di pubblico interesse aventi carattere nazionale, da giudicarsi secondo l'inappellabile giudizio del Ministero competente.

IV

Qualora per le necessità militari o di pubblico interesse di cui al precedente articolo III, l'Amministrazione Aeronautica sospenda temporaneamente la concessione in uso dell'Aeroporto - a' sensi dell'articolo 11 della convenzione, anche la gestione sarà correlativamente sospesa con riserva di esaminare alla scadenza dell'affidamento, la possibilità di prorogare i termini di durata per un periodo di tempo pari a quello delle eventuali interruzioni.

V

Qualora la Società S.A.G.A.T. interrompa l'esercizio della gestione, anche soltanto per ventiquattro ore, per qualsiasi motivo non attribuibile a causa di forza maggiore, il Comune potrà revocare senz'altro l'affidamento della gestione, senza essere tenuto a corrispondere alla Società alcun indennizzo per qualsiasi titolo.

VI

All'Amministrazione Aeronautica è riservata la facoltà di usufruire per i propri servizi e compatibilmente con le necessità del traffico aereo civile e commerciale, del campo di volo e dell'assistenza gratuita per tutti gli apparecchi statali isolati di passaggio con carico non pagante.

VII

Le zone di terreno costituenti l'Aeroporto che non saranno indispensabili all'attività di volo e che quindi potranno essere sottoposte a coltura agraria, sono escluse dalla gestione in quanto il Comune di Torino – a' sensi dell'articolo 7 della concessione in uso - dovrà passarle in amministrazione all'Intendenza di Finanza.

VIII

La Società avrà l'obbligo di provvedere, durante tutto il periodo della gestione, a sue cure e spese e sotto il controllo del civico Servizio Tecnico, alla manutenzione ordinaria e straordinaria di tutti i fabbricati, della pista e degli impianti, esclusi però gli impianti facenti parte delle installazioni radio-elettriche e di assistenza al volo, di cui all'elenco allegato alla presente deliberazione del Consiglio Comunale come sopra inserita al precedente atto sotto A, che sono state eseguite dall'Amministrazione Aeronautica.

La Società stessa, previa autorizzazione da rilasciarsi di volta in volta da parte del Comune, potrà addivenire alla costruzione di opere ed impianti considerati necessari ai fini dei futuri potenziamenti dell'Aeroporto. Dette opere dovranno passare gratuitamente in proprietà del Demanio dello Stato allo scadere della convenzione in corso con il Comune di Torino, assieme alle rimanenti opere realizzate, come previsto dalla convenzione stessa stipulata il 5 agosto 1949 già nota alla Società S.A.G.A.T.

Nella eventualità di revoca anticipata della convenzione in corso da parte del Ministero dei Trasporti e dell'Aviazione Civile, alla Società S.A.G.A.T. potranno essere effettuati rimborsi, relativamente alle opere dalla medesima eseguite, nella stessa misura ottenuta dal Comune.

Nessun rimborso sarà invece effettuato ove il Comune non ottenga per dette opere alcun risarcimento da parte dello Stato.

La Società dovrà pure provvedere alla manutenzione ordinaria e straordinaria dei fabbricati e degli impianti che il Comune riterrà necessario realizzare durante la concessione, per completare l'Aeroporto e per migliorarne la funzionalità.

IX

La Società dovrà rimborsare al Comune di Torino il premio che questi corrisponderà annualmente alla Società di Assicurazione per assicurare contro il rischio degli incendi gli immobili e gli impianti dell'Aeroporto e per migliorarne la funzionalità.

X

Tutti i manufatti che sono stati o che saranno eseguiti dal Comune di Torino, nonché tutte le attrezzature mobili e l'arredamento di cui l'Aeroporto è attualmente dotato, saranno dati in consegna ed in uso alla Società di Gestione a collaudo avvenuto, mediante compilazione di apposito testimoniale di Stato.

Tutte le attrezzature mobili e l'arredamento di cui sopra dovranno essere mantenuti in perfetto stato di efficienza da parte della Società, la quale avrà l'obbligo di provvedere alla sostituzione delle attrezzature e dei mobili che si siano logorati con l'uso e che non risultino più adeguati, a giudizio insindacabile della Civica Amministrazione, alla funzionalità dei servizi di assistenza di scalo e della gestione.

XI

Il Comune di Torino corrisponderà alla Società Azionaria Gestione Aeroporto Torino "S.A.G.A.T." un contributo annuo di lire centomilioni (Lit. 100.000.000) il cui pagamento sarà effettuato a trimestri posticipati a partire dalla data di stipulazione della presente convenzione.

Detto contributo sarà proporzionalmente ridotto in relazione alla eventuale diminuzione di quello corrisposto alla Società Alitalia per la linea aerea Torino-Roma e nel caso della concessione di sovvenzione alla S.A.G.A.T. da parte della Direzione Generale dell'Aviazione Civile e del Traffico Aereo.

Il Comune corrisponderà inoltre alla Società stessa l'annuo contributo di gestione concessogli dalla Direzione Generale dell'Aviazione Civile e del Traffico Aereo in base ad accordi in corso di perfezionamento, che attualmente ammonta a Lire venticinquemilioni (Lire 25.000.000).

Nessuna pretesa potrà avanzare nei confronti del Comune la Società S.A.G.A.T. nel caso in cui la Direzione Generale dell'Aviazione Civile sospenda o revochi per qualsiasi motivo l'erogazione del predetto contributo di gestione e ne modifichi l'entità.

La Società S.A.G.A.T. si impegna fin d'ora ad accettare tutte le condizioni ed i controlli eventuali a cui potrà essere subordinata, da parte della Direzione Generale dell'Aviazione Civile, la corresponsione del citato contributo.

Il Comune verserà pure alla Società S.A.G.A.T. entro il trentun dicembre di ciascun anno, gli importi percepiti dalla Società Fiat per l'uso della pista di volo, in applicazione della convenzione stipulata il ventitrè giugno millenovecentocinquantatre a rogito Piccioni Segretario Civico, registrato a Torino il 1° agosto 1953 al n° 358 debitamente vistata dalla Prefettura.

Il contributo di cui al primo comma del presente articolo, verrà corrisposto solo se e quando il Bilancio sarà in deficit e fino alla concorrenza della copertura del deficit stesso.

XII

Tutto il personale addetto alla gestione dell'Aeroporto, di cui all'elenco allegato alla deliberazione del Consiglio Comunale come sopra inserita al presente atto sotto A, passerà alle dipendenze della Società S.A.G.A.T. alle condizioni contrattuali in atto.

La Società S.A.T.T.I. verserà alla Società S.A.G.A.T. l'importo complessivo accantonato come fondo liquidazione del personale predetto che conserva pertanto l'anzianità di servizio finora maturata.

XIII

Il Comune concederà in uso gratuito alla Società S.A.G.A.T. per un periodo di anni 3, dalla data della stipulazione della presente convenzione i locali situati in Via S. Francesco d'Assisi n° 14 attualmente occupati dal Servizio di Gestione dell'Aeroporto.

XIV

La Società S.A.G.A.T. dovrà sostituirsi al Comune negli obblighi e nei diritti nascenti dalle convenzioni in corso tra il Comune e la Società Fiat, la Società Alitalia ed il Comando 83° Corpo dei Vigili del Fuoco, convenzioni che la Società stessa dichiara di conoscere e di accettare per quanto la riguarda.

XV

Gli introiti che la Società realizzerà a qualsiasi titolo saranno destinati:

- a. alle spese tutte di gestione dell'Aeroporto;
- b. al Comune a titolo di canone annuo di concessione che viene pattuito in lire centomila (Lit. 100.000);

- c. se saranno realizzati utili, questi, detratto il 10% da destinarsi al fondo di riserva fino al raggiungimento del limite legale e detratti anche i compensi spettanti ai Membri del Consiglio di Amministrazione, saranno distribuiti al capitale sociale, a titolo di dividendo, fino alla concorrenza del cinque per cento.

L'eventuale eccedenza dovrà essere versata al Comune di Torino a titolo di ammortamento della spesa sostenuta per la costruzione e l'allestimento dell'Aeroporto e cioè fino a quando sia conseguito l'ammortamento totale.

In caso di eccedenze passive che comportino la riduzione del capitale sociale al disotto del minimo stabilito dall'articolo 2327 del Codice Civile per cui si dovesse addivenire allo scioglimento della Società, il Comune subentrerà nella gestione del campo e potrà provvedervi anche a mezzo di altro Ente del quale dovrà far parte.

XVI

In caso di inadempienza degli obblighi previsti dalla presente convenzione, da parte della Società Azionaria Gestione Aeroporto Torino "S.A.G.A.T.", l'affidamento della gestione si intende risolto in pieno diritto, salvo ed impregiudicato ogni diritto del Comune al risarcimento degli eventuali danni.

XVII

A garanzia dell'adempimento di tutti gli obblighi assunti, la Società dovrà prestare una cauzione in titoli di Stato o garantiti dallo Stato di Lire cinquecentomila (500.000) valutati ai nove decimi della quotazione media di borsa nel semestre precedente alla data di stipulazione della presente convenzione, da versarsi nella Civica Tesoreria.

XVIII

Tutti gli oneri conseguenti alla stipulazione della presente convenzione saranno a carico della Società Azionaria Gestione Aeroporto Torino "S.A.G.A.T.".

E richiesto ho io Notaio, ricevuto questo atto che leggo ai Signori comparenti, i quali approvando e confermando, meco si sottoscrivono.

Scritto da persona di mia fiducia, occupa di cinque fogli, pagine sedici, linee nove.

In originali firmati:

- **Amedeo PEYRON**
- **Salvatore CHIAUDANO**
- **Silvio MANDELLI - Notaio**

CONVENZIONE

FRA LA CITTA' DI TORINO

E

LA S.A.G.A.T.

30 SETTEMBRE 2002

Rep. A.P. 2054

**CONVENZIONE TRA LA CITTA' DI TORINO E LA SOCIETA' AZIONARIA
GESTIONE AEROPORTO DI TORINO – SAGAT S.p.A.**

Con la presente scrittura privata non autenticata, redatta in triplice originale,
tra la

CITTA' di TORINO – piazza Palazzo di Città n° 1 – codice fiscale 00514490010 – rappresentata dal dottor **Giuseppe BIANCIOTTO**, nato a Torino il 24 giugno 1954, domiciliato per la carica in Torino, presso il Palazzo Municipale, il quale sottoscrive il presente atto non in proprio ma nella sua qualità di Dirigente del Settore Contratti, a norma dell'art. 107 D. Legislativo 18 agosto 2000, n. 267 e dell'art. 19, comma 2, del vigente Regolamento Contratti approvato con deliberazione del Consiglio Comunale in data 15 marzo 1999 ed in esecuzione della deliberazione della Giunta Comunale n. 2794 in data 19 dicembre 2000 (mecc. n° 2000-12833/64) esecutiva dal 9 gennaio 2001, che unitamente all'inserto chema della presente convenzione , si allega sotto la lettera "A" per farne parte integrante e sostanziale – (in seguito, per brevità, "il Comune");

e la

SOCIETA' AZIONARIA GESTIONE AEROPORTO DI TORINO – S.A.G.A.T. S.p.A. – con sede in Caselle Torinese (TO), strada San maurizio n. 12 – codice fiscale e numero d'iscrizione nel Registro delle Imprese di Torino 00505180018, capitale sociale Euro 10.165.200= interamente versato, rappresentata dal dr. **Fabio BATTAGGIA**, nato a Roma il 31 gennaio 1959, dirigente, domiciliato per la carica presso la sede della predetta società, nella sua qualità di Amministratore Delegato della società stessa, tale nominato dal Consiglio di Amministrazione nella seduta del 31 gennaio 2001 e con i poteri per quanto infra come risulta dal verbale n. 3 della predetta seduta;

premesse che:

- (i) In data 5 agosto 1949 è stata stipulata tra il Ministero della difesa ed il Comune di Torino una convenzione per la costruzione, l'allestimento e la gestione dell'aeroporto di Torino Caselle (in seguito, per brevità "l'Aeroporto").
- (ii) La convenzione di cui alla Premessa (i) prevede all'articolo 15 che "sia per la costruzione delle opere previste, sia per la gestione dell'aeroporto e relative spese e incassi il Comune di Torino ha facoltà di provvedere anche a mezzo di un apposito Ente del quale esso farà parte".
- (iii) Nel 1956 è stata appositamente costituita la SAGAT e in data 15 maggio 1956 è stata stipulata tra il Comune e la SAGAT una convenzione per l'affidamento della gestione dell'Aeroporto.
- (iv) Nelle premesse della convenzione di cui alla Premessa (iii) si richiama l'articolo 15 della convenzione di cui alla Premessa (i).
- (v) Con legge 21 luglio 1965 n. 914 il Ministero per i trasporti e per l'aviazione civile è stato autorizzato a riconoscere all'Aeroporto, per

- la durata di trent'anni, la qualifica privata.
- (vi) Il Ministro per i trasporti e per l'aviazione civile è stato incaricato di dare esecuzione alla legge 21 luglio 1965 n. 914 attraverso gli atti di competenza, nonché attraverso la stipulazione di apposita convenzione di durata trentennale.
 - (vii) Con decreto del Ministro per i trasporti e per l'aviazione civile 1 ottobre 1965 è stata riconosciuta all'Aeroporto la qualifica privata per la durata di trent'anni a decorrere dal 3 agosto 1965.
 - (viii) La durata di cui alla Premessa (vii) è stata successivamente prorogata fino al 3 agosto 2015 con legge 22 ottobre 1986 n. 736 e fino al 3 agosto 2035 con legge 12 febbraio 1992 n. 187.
 - (ix) In forza della legge 21 luglio 1965 n. 914 e del decreto del Ministro per i trasporti e per l'aviazione civile 1 ottobre 1965 si è proceduto, ai fini del suo esercizio, alla privatizzazione di un aeroporto statale, in quanto istituito dallo Stato.
 - (x) La legge 21 luglio 1965 n. 914 ed il decreto del Ministro per i trasporti e per l'aviazione civile 1 ottobre 1965 non hanno peraltro modificato la forma già appositamente costituita dal Comune per la gestione dell'Aeroporto.
 - (xi) Con nota 12 marzo 1999 prot. 472/DG, l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile – ENAC ha confermato che, fermo restando quanto previsto dalla legge 21 luglio 1965 n. 914, la SAGAT ha assunto la titolarità di tutti i rapporti attivi e passivi derivanti dalla concessione e, conseguentemente, la qualifica di gestore totale dell'Aeroporto agli effetti previsti dalla legislazione vigente.
 - (xii) La SAGAT ha pertanto l'obbligo di versare all'ENAC il canone di cui all'articolo 1, comma 5-ter del decreto legge 28 giugno 1995 n. 251, convertito con modificazioni nella legge 3 agosto 1995 n. 351 e di cui al decreto interdirigenziale Finanze – Trasporti n. 55592 del 22 dicembre 1998.
 - (xiii) La SAGAT ha il corrispondente diritto di attivare la procedura per l'applicazione dell'articolo 17, comma 2, del decreto ministeriale 12 gennaio 1997 n. 521 e di stipulare, nella sua qualità di gestore totale dell'Aeroporto, apposita convenzione con l'ENAC che salvaguardi i diritti patrimoniali derivanti dai regimi giuridici vigenti.
La SAGAT ha inoltrato all'ENAC in data 27 Gennaio 2000 una proposta di convenzione con riferimento allo schema tipo allegato alla circolare 20 ottobre 1999 n. 12479 AC. del Ministero dei trasporti e della navigazione.
 - (xiv) La normativa sopravvenuta e gli atti che vi hanno dato attuazione, richiamati nelle precedenti Premesse (xi), (xii) e (xiii) sono intervenuti su taluni aspetti delle convenzioni di cui alle precedenti Premesse (i) e (iii).
 - (xv) Con bando di gara pubblicato in data 29 ottobre 1999, il Comune ha avviato - in nome e per conto proprio, della Regione Piemonte, della

Provincia di Torino e della Camera di Commercio, Industria, Agricoltura e Artigianato di Torino - una procedura ristretta assimilata all'appalto concorso ex articolo 6 D. lgs 17 marzo 1995 n. 157 per l'alienazione di n. 814.201 azioni ordinarie della SAGAT, corrispondenti al 41.33 % del capitale sociale della Società.

- (xvi) In esito alla procedura di cui alla precedente Premessa (xv) il Comune perderà la posizione finora ricoperta di socio di maggioranza assoluta della SAGAT.
- (xvii) Il rapporto tra il Comune, la Regione Piemonte, la Provincia di Torino – che collettivamente conserveranno la maggioranza del capitale sociale della SAGAT – ed il socio privato prescelto in esito alla procedura di cui alla precedente Premessa (xv) sarà affidato alla convenzione da stipularsi in conformità alla previsione dell'articolo 5 del DPR 16 settembre 1996 n. 533 anche con l'intervento della Camera di Commercio, Industria, Agricoltura e Artigianato di Torino.
- (xviii) E' comunque necessario disciplinare separatamente i rapporti tra il Comune – sia quale titolare dell'autorizzazione all'esercizio dell'Aeroporto in forza della legge 21 luglio 1965 n. 914 e del decreto del Ministro per i trasporti e per l'aviazione civile 1 ottobre 1965, sia quale soggetto finanziatore di opere ed interventi realizzati nell'Aeroporto - e la SAGAT - quale gestore totale dell'Aeroporto in forza dei provvedimenti di cui alle Premesse.

Tutto ciò premesso, tra il Comune e la SAGAT (in seguito, per brevità "le Parti") si conviene e stipula quanto segue:

ARTICOLO 1 - VALORE DELLE PREMESSE

1. Le Premesse sono parte integrante e sostanziale delle pattuizioni che seguono.

ARTICOLO 2 - OGGETTO DELLA CONVENZIONE

1. Il Comune, quale titolare dell'autorizzazione all'esercizio dell'Aeroporto in forza della legge 21 luglio 1965 n. 914 e del decreto del Ministro per i trasporti e per l'aviazione civile 1 ottobre 1965, conferma alla SAGAT, quale gestore totale dell'Aeroporto, l'incarico di provvedere alla gestione dell'Aeroporto con l'obbligo di attenersi, per tale gestione, alle disposizioni della presente convenzione e alle norme vigenti e future che disciplinano il funzionamento degli aeroporti civili.
2. La SAGAT, quale gestore totale dell'Aeroporto, conferma al Comune, quale titolare dell'autorizzazione all'esercizio dell'Aeroporto in forza della legge 21 luglio 1965 n. 914 e del decreto del Ministro per i trasporti e per l'aviazione civile 1 ottobre 1965, che essa provvederà

alla gestione dell'Aeroporto medesimo nel rispetto delle disposizioni della presente convenzione e delle norme vigenti e future che disciplinano il funzionamento degli aeroporti civili.

ARTICOLO 3 - CONVENZIONE CON L'ENAC E CONVENZIONI PRECEDENTI.
OBBLIGHI DELLA SAGAT NELLA GESTIONE DELL'AEROPORTO

1. Il Comune coadiuverà la SAGAT in ogni azione necessaria al fine di definire la convenzione con l'ENAC, affinché nella stessa siano salvaguardati i diritti patrimoniali derivanti dai regimi giuridici vigenti.
2. La convenzione 15 maggio 1956 stipulata tra il Comune e la SAGAT per l'affidamento della gestione dell'Aeroporto cessa automaticamente di avere efficacia dalla data della sottoscrizione della presente convenzione.
3. In conformità alla proposta di convenzione di cui alla Premessa (xiii), la SAGAT provvede a:
 - a) gestire l'Aeroporto quale complesso di beni, attività e servizi organizzati destinati direttamente o indirettamente, alle attività aeronautiche adottando ogni opportuna iniziativa in favore delle comunità territoriali vicine, in ragione dello sviluppo intermodale dei trasporti;
 - b) organizzare e gestire l'Aeroporto garantendo l'ottimizzazione delle risorse disponibili per la produzione di attività e di servizi di adeguato livello qualitativo, nel rispetto dei principi di sicurezza, di efficienza, di efficacia e di economicità;
 - c) erogare con continuità e regolarità, nel rispetto del principio di imparzialità e secondo le regole di non discriminazione dell'utenza, i servizi di propria competenza.

In particolare, la SAGAT provvede:

- agli investimenti necessari al funzionamento dell'Aeroporto;
- ad assicurare l'efficienza degli impianti e degli apparati aeroportuali; a garantire i servizi di assistenza a terra, di pulizia, di raccolta ed eliminazione dei rifiuti, di sgombero della neve, di rimozione dei velivoli incidentati, di trattamento delle acque di scarico e di potabilità dell'acqua, di sfalcio erba;
- alla manutenzione ordinaria e straordinaria di tutte le opere, infrastrutture e impianti dell'Aeroporto, anche a mezzo di ditte specializzate, ferma restando la propria responsabilità, per garantire che siano in condizioni di uso normale e di regolare funzionamento per il periodo di validità della presente convenzione;
- all'acquisto, conduzione e manutenzione di mezzi, attrezzature e impianti e di quanto altro occorre per l'efficiente, continuo e regolare svolgimento dei servizi di pulizia, di raccolta e di eliminazione dei rifiuti, di sgombero della neve, di rimozione dei velivoli incidentati, del

- trattamento delle acque di scarico e di potabilità dell'acqua, di sfalcio erba, di determinazione sistematica del coefficiente di attrito delle pavimentazioni;
- ad adottare le misure idonee a prevenire rischi da volatili;
 - a svolgere ogni attività di supporto necessaria all'espletamento delle competenze da parte delle Amministrazioni dello Stato, dei servizi di soccorso e sanitari, in ambito aeroportuale;
 - alla somministrazione di acqua potabile ed industriale, energia elettrica per illuminazione e forza motrice, al condizionamento, alla depurazione biologica, alla vigilanza e guardiania, all'alimentazione degli impianti ed apparati aeroportuali gestiti, alla pulizia degli ambienti, al giardinaggio ed alla asportazione ed eliminazione dei rifiuti, ai servizi telefonici interni al sedime aeroportuale e ai servizi telegrafici, nonché a tutti gli altri oneri di gestione ed esercizio aeroportuale;
 - ad adottare le misure idonee ad assicurare i servizi anticendi di cui alla legge 23 dicembre 1980, n. 930 e successive modificazioni ed integrazioni, e di pronto soccorso e sanitario di cui al decreto interministeriale 12 febbraio 1988;
- d) garantire idonei "standard" di servizio offerti all'utenza;
 - e) corrispondere il canone annuo di concessione determinato ai sensi dell'articolo 1, comma 5-ter del decreto legge n. 251/1995, convertito nella legge 351/1995;
 - f) assolvere ogni ulteriore adempimento previsto dalla vigente normativa.
4. Gli obblighi di cui al precedente comma 3 saranno automaticamente conformati, senza necessità di modifica della presente convenzione, a quelli che saranno fissati nella convenzione della SAGAT con l'ENAC di cui al precedente comma 1.

ARTICOLO 4 – DURATA

1. La durata della gestione oggetto della presente convenzione è convenuta al 3 agosto 2035, tale fissata dall'articolo 1 della legge 12 febbraio 1992 n. 187.
2. La durata della gestione sarà automaticamente conformata, senza necessità di modifica della presente convenzione, alla scadenza che sarà fissata nella convenzione della SAGAT con l'ENAC di cui al precedente articolo 3, comma 1, o in successivi atti o convenzioni.

ARTICOLO 5 – RAPPORTI TRA I SOCI PUBBLICI ED IL SOCIO PRIVATO

1. La SAGAT prende e dà atto che, nell'ambito della procedura ad evidenza pubblica di cui alla Premessa (xv), il Comune, la Regione Piemonte, la Provincia di Torino e la Camera di Commercio,

Industria, Agricoltura e Artigianato di Torino stipuleranno con il Socio privato che ne risulterà aggiudicatario la convenzione prevista dall'articolo 5 del DPR 16 settembre 1996 n. 533, al fine di assicurare il corretto svolgimento della gestione e la permanente verifica della conformità dell'assetto societario all'interesse pubblico alla gestione medesima, prevedendo anche cause di risoluzione o scioglimento del vincolo sociale.

2. Fermi gli obblighi di cui al precedente articolo 3, in attuazione di quanto previsto al precedente comma 1 il Comune - quale titolare dell'autorizzazione all'esercizio dell'Aeroporto in forza della legge 21 luglio 1965 n. 914 e del decreto del Ministro per i trasporti e per l'aviazione civile 1 ottobre 1965 - potrà verificare l'economicità della gestione e la qualità dei servizi, anche in relazione alle esigenze dell'utenza.
3. Nel rispetto degli obblighi assunti nella presente convenzione e di quelli che saranno assunti nella convenzione con l'ENAC di cui al precedente articolo 3, comma 1, e al fine di un puntuale adempimento delle medesime, la SAGAT si impegna ad ottemperare alle indicazioni che il Comune potrà dare nell'ambito di quanto previsto ai precedenti comma 1 e 2.

ARTICOLO 6 – REGIME DEI BENI

1. Il Comune conferma, per quanto di sua competenza, che la gestione totale dell'Aeroporto comporta il diritto di uso della SAGAT delle aree, degli immobili e degli impianti a qualunque titolo facenti parte del sedime aeroportuale.
2. Restano fermi i regimi giuridici vigenti, i singoli diritti patrimoniali della SAGAT e quanto previsto al successivo articolo 7.

ARTICOLO 7 – CANONE

1. In considerazione dell'abrogazione dell'attuale art. 27 dello Statuto della SAGAT a seguito delle modifiche statutarie per l'entrata dei nuovi soci e conseguentemente del venir meno del diritto del Comune a ricevere la quota di utili prevista in via preferenziale, e considerando l'attualità delle ragioni che a suo tempo hanno motivato l'introduzione di tale clausola statutaria, la SAGAT versa annualmente al Comune entro il 31 luglio di ogni anno, a partire dall'anno 2001 e per la durata di cinque anni, un canone annuo di ammontare parametrato al 10% (dieci per cento) dell'utile netto risultante dal bilancio dell'esercizio precedente approvato dall'assemblea della SAGAT. Detto canone non potrà essere superiore ad Euro 258.228,45= (duecentocinquantottomila duecentoventotto/45) annui. Per il sesto anno (2006) il canone è

determinato nella somma di Euro 258.228,45= (duecentocinquantottomiladuecentoventotto/45). Per gli anni successivi (dal 2007) il canone di Euro 258.228,45= (duecentocinquantottomiladuecentoventotto/45) sarà incrementato dell'importo risultante dall'applicazione dell'indice ISTAT, avendo come base quello noto al 31 luglio 2006.

2. Il Comune e la SAGAT si danno atto che il canone di cui al precedente comma è distinto da quello di cui alla Premessa (xii) e pertanto non è commisurato all'entità delle entrate aeroportuali.

ARTICOLO 8 – REVOCA E DECADENZA

1. Le cause di revoca e di decadenza della presente convenzione operano nei medesimi casi e con le medesime modalità che saranno previste nella convenzione con l'ENAC di cui al precedente articolo 3, comma 1, in quanto applicabili.
2. Fino alla sottoscrizione della convenzione della SAGAT con l'ENAC, il Comune potrà disporre la revoca o la decadenza della presente convenzione qualora l'inadempimento agli obblighi di cui al precedente articolo 3, comma 3, sia di gravità tale da influire negativamente sull'economicità della gestione e sulla qualità dei servizi, anche in relazione alle esigenze dell'utenza.
3. La presente convenzione si intenderà automaticamente decaduta qualora il Comune perdesse la sua qualità di titolare dell'autorizzazione all'esercizio dell'Aeroporto in forza della legge 21 luglio 1965 n. 914 e del decreto del Ministro per i trasporti e per l'aviazione civile 1 ottobre 1965, e qualora la SAGAT perdesse la sua qualità di gestore totale dell'Aeroporto.
In entrambe le eventualità, le Parti si impegnano a ridefinire i loro rapporti con nuova specifica convenzione.
4. Nei casi di cui ai precedenti comma 2 e 3, la Parte dovrà farne denuncia all'altra con lettera raccomandata con avviso di ricevimento da inviarsi entro quindici giorni dalla conoscenza dell'avveramento della condizione che determina la decadenza.

ARTICOLO 9 – CONTROVERSIE

1. Le controversie comunque concernenti la presente convenzione saranno devolute alla decisione del Foro di Torino.

ARTICOLO 10 – DOMICILIO LEGALE E FISCALE

1. Agli effetti della presente convenzione:

- il Comune elegge il proprio domicilio legale e fiscale in Torino, piazza Palazzo di Città n° 1;
 - la SAGAT elegge il proprio domicilio legale e fiscale in Caselle Torinese (TO), strada San Maurizio n° 12.
2. Agli indirizzi di cui al precedente comma 1 devono essere notificati gli atti ed effettuati gli adempimenti previsti nella presente convenzione.

ARTICOLO 11 - ONERI E SPESE CONTRATTUALI

1. Le spese di bollo, copia, registrazione fiscale e tutte le altre inerenti la presente convenzione sono a carico della SAGAT che richiede la registrazione in misura fissa ai sensi del combinato disposto degli artt. 5 comma 2, 7 e 8 del D.P.R. n° 131/86, trattandosi di prestazioni soggette ad I.V.A.

ARTICOLO 12 – RINVIO A NORME DI LEGGE E REGOLAMENTARI

1. La presente convenzione si conforma automaticamente alle norme di legge che dovessero entrare in vigore.

Letto, approvato e sottoscritto in segno d'integrale accettazione senza riserve.

**Firmato: Giuseppe Bianciotto per il Comune di Torino
Fabio Battaglia per la Sagat**

**Agenzia delle Entrate – Ufficio Locale di Torino
Originale dell'atto formalizzato il 30 Settembre 2002 (rep. A.P. 2054) e
registrato a Torino il 10/10/02 al n. 15937 Serie 3**

CONVENZIONE

TRA L'ENTE NAZIONALE PER
L'AVIAZIONE CIVILE (E.N.AC.)

E

LA S.A.G.A.T. S.P.A.

8 OTTOBRE 2015

CONVENZIONE

per la disciplina dei rapporti relativi alla gestione e allo sviluppo dell'attività aeroportuale dell'aeroporto di Torino Caselle, ivi compresi quelli concernenti la progettazione, la realizzazione, l'adeguamento, la manutenzione e l'uso degli impianti e delle infrastrutture strumentali all'esercizio di tale attività.

L'anno duemilaquindici il giorno 8 del mese di ottobre

TRA

l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, concedente, codice fiscale 97158180584, che d'ora in avanti sarà denominato E.N.A.C., rappresentato dal Direttore Generale Dott. Alessio Quaranta domiciliato per la carica presso la sede del predetto Ente, in Roma, Viale del Castro Pretorio, n. 118

E

la società SAGAT S.p.A. codice fiscale 00505180018, con sede legale in Caselle Torinese, strada San Maurizio, 12, che d'ora in avanti sarà denominata "SAGAT", rappresentata dal Dott. Roberto Barbieri, nella sua qualità di Amministratore Delegato domiciliato per la carica presso la sede della società delegato alla firma del presente atto in forza delle delibere del Consiglio di Amministrazione del 30 settembre 2014 e del 23 giugno 2015;

Premesso che

1. con convenzione del 5 agosto 1949 sottoscritta tra l'Amministrazione aeronautica, l'Amministrazione finanziaria e il Comune di Torino è stato disciplinato il rapporto di concessione per la costruzione, l'allestimento e la gestione dell'aeroporto di Torino Caselle;
2. la citata convenzione ha previsto che per la costruzione delle opere e per la gestione dell'aeroporto, il Comune di Torino avesse facoltà di provvedervi anche a mezzo di apposito Ente del quale lo stesso Comune avrebbe fatto parte;
3. a tal fine, il Comune di Torino ha appositamente costituito la Società Azionaria Gestione Aeroporto Torino S.p.A (SAGAT S.p.A.) con la quale in data 15 maggio 1956 ha stipulato una convenzione per l'affidamento della gestione dell'Aeroporto di Torino;
4. con legge del 21 luglio 1965 n. 914 e successivo decreto del Ministro per i trasporti e per l'aviazione civile del 1 ottobre 1965 è stato riconosciuto il regime privato dell'aeroporto di Torino Caselle

- per la durata di trenta anni a decorrere dal 3 agosto 1965 e che detta durata è stata prorogata al 3 agosto 2035 con legge del 22 ottobre 1986 n. 736 e successiva legge del 12 febbraio 1992 n. 187;
5. la legge n. 914/1965 ha anche previsto la stipula di apposita convenzione per la disciplina e la regolamentazione dei rapporti tra i competenti Ministri e il Comune di Torino;
 6. la SAGAT attualmente gestisce, in base alla convenzione stipulata con il Comune di Torino in data 30 settembre 2002, rep. 2054 (sostitutiva della originaria convenzione n.53889/19454 del 15 maggio 1956), l'aeroporto di Torino Caselle, nel rispetto dei principi fissati per gli aeroporti privati dagli articoli 694 e 695 del Codice della Navigazione;
 7. sul sedime aeroportuale sussistono terreni di proprietà del Comune di Torino e della SAGAT come risulta dagli allegati certificati catastali;
 8. il decreto legislativo 25 luglio 1997, n. 250, istitutivo dell'Ente nazionale per l'aviazione civile, d'ora in avanti indicato come E.N.A.C., ha attribuito all'E.N.A.C. le funzioni amministrative e tecniche già attribuite alla Direzione generale dell'aviazione civile (D.G.A.C.), al Registro aeronautico italiano (R.A.I.) e all'Ente nazionale della gente dell'aria (E.N.G.A.);
 9. in tale assetto normativo, l'E.N.A.C. si configura quale soggetto giuridico deputato all'assolvimento delle funzioni di amministrazione attiva, di controllo e di vigilanza nel settore dell'aviazione civile e rispetto all'attività delle società di gestione aeroportuale;
 10. con nota 12 marzo 1999 prot. 99-472/DG, l'E.N.A.C. ha dichiarato che, fermo restando quanto previsto dalla legge speciale 21 luglio 1965, n. 914, la SAGAT ha assunto la titolarità di tutti i rapporti attivi e passivi derivanti dalla concessione e, conseguentemente, la qualifica di gestore totale dello scalo agli effetti previsti dalle disposizioni vigenti;
 11. conseguentemente la SAGAT è tenuta al versamento del corrispettivo di cui all'articolo 1, comma 5 ter, del decreto legge n. 251/1995 convertito con la legge n. 351/1995, modificato dall'articolo 2, comma 188, della legge 23 dicembre 1996, n. 662;

Tenuto conto che:

12. il codice della navigazione ha definito i compiti del gestore aeroportuale;
13. l'articolo 10, comma 13, della legge 24 dicembre 1993, n. 537 e l'articolo 1 del decreto legge 28 giugno 1995, n. 251, convertito con modificazioni dalla legge 3 agosto 1995, n. 351, come modificato dall'articolo 2, comma 188, della legge 23 dicembre 1996, n. 662,

hanno disposto in materia di gestione degli aeroporti e realizzazione delle relative infrastrutture;

14. l'articolo 17, comma 1 del D.M. 521/1997, ha previsto l'obbligo di predisporre e diramare con apposita circolare uno schema di convenzione per regolare i rapporti con la società concessionaria;
15. lo schema è stato adottato con circolare del 20 ottobre 1999 n. 12479 AC successivamente conformato a quanto concordato nelle riunioni tenutesi presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri, alle osservazioni formulate dal Ministero della Difesa e dal Ministero dell'economia e delle finanze, alle indicazioni fornite nel tempo dal Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici nonché adeguato alla sopravvenuta normativa di settore, ed approvato dal citato Dipartimento con nota n. 0004681 del 2 ottobre 2009;
16. l'articolo 17, comma 2 del D.M. 521/1997 stabilisce che *□in caso di estensione della durata dell'affidamento in gestione, anche per gli attuali gestori totali in base a legge speciale si fa riferimento allo schema convenzionale di cui al precedente comma, anche per gli attuali gestori totali in base a legge speciale - in quanto compatibile con i regimi giuridici vigenti, salvaguardando i singoli diritti patrimoniali□*;
17. il Consiglio di Stato con parere n. 1281, reso nell'adunanza del 9 novembre 2005, è intervenuto chiarendo che l'articolo 17, comma 2, debba essere applicato quando l'evento della estensione avvenga o per atto legislativo o atto adottato in base alla legge, giustificando, conseguentemente, l'applicazione dello schema di convenzione di cui sopra;
18. nel caso di specie l'estensione è stata realizzata in forza della legge n.187/1992, e quindi per atto legislativo, rendendo conseguentemente la fattispecie riconducibile entro il perimetro applicativo del 2° comma dell'articolo 17, D.M. 521/1997;
19. l'articolo 17, comma 2, D.M. 521/1997 pur imponendo di utilizzare lo schema di convenzione di cui alla nota 0004681 del 2/10/2009, tuttavia, ne attenua la vincolatività esigendone l'osservanza nei limiti di compatibilità con i regimi giuridici vigenti e salvaguardando i singoli diritti patrimoniali. Tale schema si presenta quindi come strumento convenzionale da osservare anche nella regolamentazione dei rapporti con SAGAT, senza tuttavia precludere ad E.N.A.C. e alla concessionaria SAGAT di introdurre tutte quelle variazioni ed integrazioni ritenute necessarie per adeguare l'assetto dei rapporti con il gestore aeroportuale al mutato contesto economico e normativo in cui attualmente si opera;
20. in considerazione del mutato contesto giuridico – economico e normativo, questo Ente e il gestore aeroportuale SAGAT, nel disciplinare i rapporti originati dalla concessione di gestione

aeroportuale, pur utilizzando lo schema convenzionale di cui alla circolare del 20 ottobre 1999 n. 12479 AC come successivamente aggiornato e modificato con nota 0004681 del 2/10/2009, ne hanno modificato e integrato i contenuti, operando in conformità e dando pienamente attuazione alle prescrizioni dell'articolo 17, comma 2 del D.M. 521/1997.

Considerato altresì che;

21. il Consiglio di Stato, con il citato parere n. 1281/2005 ha riconosciuto all'E.N.A.C. la titolarità del potere di estendere la durata delle concessioni di gestione totale affidate per legge speciale "inferiori al quarantennio e nei limiti di tale periodo, computando o la durata originaria, in mancanza di ulteriori prolungamenti, o la nuova durata per proroga legislativa..."; precisando altresì che l'atto di proroga, debba essere "...adottato nella immediata prossimità della scadenza", in ragione della necessaria presenza di "...attualità dell'interesse fatto valere dai concessionari.";
22. qualora la SAGAT -- in prossimità della scadenza dell'attuale proroga disposta con legge speciale n. 187/1992 sino al 3 agosto 2035, richieda l'estensione della durata della gestione totale dell'aeroporto di Torino Caselle per ulteriori venti anni, l'Enac, previa presentazione di un programma degli interventi a cura della concessionaria, e dopo averne dato approvazione, a seguito dell'espletamento dei necessari adempimenti istruttori, provvederà all'estensione della gestione totale per un periodo di ulteriori venti anni, completando il limite temporale del quarantennio, tenuto conto esclusivamente della proroga gestionale accordata con l'ultima legge speciale n. 187/1992, in conformità al summenzionato parere del Consiglio di Stato;
23. il regolamento del Ministero dei trasporti e della navigazione, di concerto con il Ministero dell'interno, 29 gennaio 1999, n. 85, recante norme di attuazione dell'articolo 5 del decreto legge 18 gennaio 1992, n. 9, convertito con modificazioni dalla legge 28 febbraio 1992, n. 217, e successive eventuali integrazioni, successivamente integrato con decreto legge 31 agosto 2013 n. 101 convertito con modificazioni dalla legge 30 ottobre 2013 n.125, ha impartito disposizioni in materia di affidamento in concessione dei servizi di sicurezza;
24. l'E.N.A.C. ha emanato, con la delibera del Consiglio di Amministrazione 30 settembre 2002, n. 39 e successivi emendamenti, il Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti che prevede, l'acquisizione obbligatoria del certificato di

- aeroporto da parte del gestore aeroportuale, acquisito dalla SAGAT in data 30 novembre 2004 e rinnovato ad ogni scadenza periodica
25. la legge 9 novembre 2004, n. 265, ha disposto in materia di gestioni aeroportuali, prevedendo specifiche prescrizioni, anche sanzionatorie, da inserire nelle convenzioni;
 26. i decreti legislativi 17 gennaio 2005, n. 13, e 19 agosto 2005, n. 194, adottati in attuazione delle direttive 2002/30/CE e 2002/49/CE, hanno emanato disposizioni in materia di restrizioni operative ai fini del contenimento del rumore negli aeroporti comunitari, e di determinazione e gestione del rumore ambientale;
 27. il decreto legge 30 settembre 2005, n. 203, convertito dalla legge 2 dicembre 2005, n. 248, ha disposto in materia di razionalizzazione e incremento dell'efficienza del settore delle gestioni aeroportuali;
 28. il CIPE con delibera 15 giugno 2007, n. 38, come modificata con delibera 27 marzo 2008, n. 51, ha approvato la direttiva ministeriale in materia di regolazione tariffaria dei servizi aeroportuali offerti in regime di esclusiva, cui è stata data attuazione dall'E.N.A.C. con le linee guida approvate con decreto interministeriale 10 dicembre 2008;
 29. con la legge 24 marzo 2012, n.27, di conversione del decreto legge 24 gennaio 2012, n.1 è stata recepita la direttiva comunitaria 2009/12/CE in materia di tariffazione aeroportuale, prevedendo e disciplinando l'istituzione dell'Autorità di regolazione dei trasporti (cui sono attribuite, in ambito aeroportuale, funzioni normative in senso ampio, funzioni di controllo e vigilanza e funzioni sanzionatorie).
 30. il Consiglio di amministrazione dell'E.N.A.C., nella seduta del 21 luglio 2014 ha deliberato di approvare il presente testo e di conferire mandato al Direttore generale per la relativa sottoscrizione con SAGAT;

**tutto ciò premesso con valore integrante delle pattuizioni
si conviene e si stipula quanto segue**

ARTICOLO 1 – OGGETTO

1. La presente convenzione disciplina i rapporti relativi alla gestione ed allo sviluppo dell'attività aeroportuale sull'aeroporto di Torino Caselle, ivi compresi quelli concernenti la progettazione, lo sviluppo, la realizzazione, l'adeguamento, la gestione, la manutenzione, e l'uso degli impianti e delle infrastrutture aeroportuali.

ARTICOLO 2 – GESTIONE

1. La presente convenzione per la gestione dell'aeroporto privato di

Torino Caselle ha efficacia dalla data della sottoscrizione sino al 3 agosto 2035, data di scadenza della proroga della gestione privata dello scalo disposta con legge 12 febbraio 1992, n. 187.

2. La SAGAT ha il compito di amministrare e gestire, secondo criteri di trasparenza e non discriminazione, le infrastrutture aeroportuali e di coordinare e controllare le attività dei vari operatori privati presenti nell'aeroporto, ferme restando le responsabilità proprie degli altri soggetti presenti nell'aeroporto e l'obbligo della SAGAT di provvedere alla definizione di tutte le procedure per la loro correlazione funzionale, come da certificazione aeroportuale.

L'idoneità della SAGAT ad espletare le attività di cui al presente comma è attestata dalla certificazione rilasciata dall'E.N.A.C..

3. La SAGAT è responsabile della conduzione e della manutenzione ordinaria e straordinaria degli immobili, degli impianti e delle infrastrutture concernenti l'attività di gestione.

4. La SAGAT gestisce l'aeroporto quale complesso di beni, attività e servizi organizzati, finalizzati direttamente o indirettamente alla regolarità del trasporto aereo, alla piena funzionalità ed efficienza degli impianti ed alla complessiva sicurezza operativa, al cui soddisfacimento deve essere prioritariamente teso l'utilizzo dei beni e delle risorse affidate, ferme restando le responsabilità proprie degli altri soggetti presenti nell'aeroporto e l'obbligo della SAGAT di provvedere alla definizione di tutte le procedure per la loro correlazione funzionale, come da certificazione aeroportuale. La gestione deve essere improntata a criteri di economicità, fermo restando che alla SAGAT deve essere garantita una congrua remunerazione del capitale investito e l'equilibrio economico-finanziario anche attraverso il riconoscimento di adeguati e congrui livelli tariffari.

5. La SAGAT definisce e attua le strategie e le politiche commerciali per lo sviluppo dell'aeroporto, anche in relazione alle esigenze del bacino di traffico servito.

ARTICOLO 3 – AFFIDAMENTI A TERZI

1. E' consentito l'affidamento a terzi in subconcessione aree e locali destinati alle attività aeronautiche, previa comunicazione scritta all'E.N.A.C., che per giustificati motivi di interesse generale può, entro trenta giorni dalla comunicazione, vietarne l'assegnazione. Il suddetto termine è interrotto dall'eventuale richiesta di ulteriori elementi istruttori.

2. E' altresì consentito, previa comunicazione scritta all'E.N.A.C., l'affidamento a terzi in sub concessione di aree e locali destinati alle altre attività, intendendosi come tali, ad esempio, le attività commerciali, la logistica e più in generale le attività non aviation

3. Gli affidamenti di cui al comma 1 devono avvenire nel rispetto dei principi pro concorrenziali di trasparenza, di imparzialità, di non discriminazione e di proporzionalità. Gli affidamenti di cui al comma 1 e 2

devono contenere la clausola di rispetto, da parte degli affidatari, della carta dei servizi di cui all'articolo 6 e del Regolamento di Scalo; non possono avere durata superiore a quella di cui al precedente articolo 2, comma 1, e sono risolti di diritto in caso di cessazione della concessione per decorrenza termine di affidamento, di revoca, di decadenza dalla concessione, di cessazione della concessione per recesso dalla convenzione. In tutti questi casi di cessazione anticipata della concessione restano a carico della concessionaria eventuali indennizzi, rimborsi, risarcimenti ove pretesi dai terzi affidatari in sub concessione.

4. La SAGAT controlla che i soggetti terzi ammessi ad operare in aeroporto, ai sensi dei precedenti commi, abbiano una adeguata copertura assicurativa per i rischi connessi all'esplicazione della propria attività in ambito aeroportuale e per i danni che comunque possano arrecare alle Amministrazioni e agli Enti presenti in aeroporto e/o a terzi. L'adeguatezza deve essere attestata da perizia giurata rilasciata da professionista abilitato che non intrattenga alcun rapporto diretto con la SAGAT e con i soggetti interessati.

ARTICOLO 4 - OBBLIGHI DELLA SAGAT

1. La SAGAT provvede secondo criteri di trasparenza, imparzialità e non discriminazione, con onere a proprio carico, a:
 - a. gestire l'aeroporto quale complesso di beni, attività e servizi organizzati destinati direttamente o indirettamente alle attività aeronautiche, adottando iniziative in favore delle comunità territoriali vicine, in ragione dello sviluppo intermodale dei trasporti, e assicurando altresì lo svolgimento dell'attività di aviazione generale con ogni iniziativa diretta ad evitare pratiche discriminatorie rispetto all'aviazione commerciale;
 - b. organizzare e gestire l'impresa aeroportuale garantendo l'efficiente ed ottimale utilizzazione delle risorse disponibili per la produzione di attività e di servizi di adeguato livello qualitativo, conformi alle vigenti disposizioni di settore, nel rispetto dei principi di sicurezza, di efficienza, di efficacia e di economicità e di tutela dell'ambiente. In particolare, la SAGAT assicura l'adempimento per quanto di propria competenza degli obblighi e degli oneri anche di carattere economico previsti dalla vigente normativa in materia di riduzione dell'inquinamento acustico prodotto dagli aeromobili civili;
 - c. garantire, direttamente o indirettamente, anche a mezzo di ditte specializzate e/o società terze e/o collegate o controllate, l'applicazione, per quanto di competenza del gestore aeroportuale, delle normative nazionali, comunitarie ed internazionali in materia di security dell'aviazione civile secondo le prescrizioni e nel rispetto dei

termini e delle modalità definiti da E.N.A.C..

2. La SAGAT dovrà inoltre assicurare con continuità e regolarità, nel rispetto del principio di trasparenza, di imparzialità e secondo le regole di non discriminazione dell'utenza, i servizi di propria competenza. In particolare, la SAGAT provvede, direttamente o indirettamente, anche a mezzo di ditte specializzate e/o società terze e/o collegate o controllate a:

- 2.1. attuare il Programma degli Interventi di cui al successivo articolo 12 e gli investimenti in esso previsti per il funzionamento dell'aeroporto di Torino Caselle, coerentemente con l'andamento del traffico passeggeri e condizionatamente al riconoscimento da parte delle competenti amministrazioni dello Stato dei livelli tariffari su cui si basa il piano economico-finanziario di cui al successivo articolo 13 allegato alla presente convenzione;
- 2.2. garantire i servizi di pronto soccorso e sanitario di cui al decreto interministeriale 12 febbraio 1988, i servizi di pulizia, di raccolta ed eliminazione dei rifiuti, di sgombero della neve, di rimozione dei velivoli incidentati, di trattamento delle acque di scarico e di potabilità dell'acqua, di sfalcio erba;
- 2.3. assicurare la manutenzione ordinaria e straordinaria di tutte le opere, infrastrutture e impianti dell'aeroporto, anche a mezzo di ditte specializzate, ferma restando la propria responsabilità, per garantire che siano in condizioni di uso normale e di regolare funzionamento per il periodo di validità della presente convenzione;
- 2.4. assicurare la disponibilità e l'efficienza di mezzi, attrezzature, impianti e apparati aeroportuali nonché di quanto altro occorre per l'efficiente, continuo e regolare svolgimento dei servizi di pronto soccorso e sanitario di cui al decreto interministeriale 12 febbraio 1988, dei servizi di pulizia, di raccolta e di eliminazione dei rifiuti, di sgombero della neve, di rimozione dei velivoli incidentati, del trattamento delle acque di scarico e di potabilità dell'acqua, di sfalcio erba, di determinazione sistematica del coefficiente di attrito delle pavimentazioni;
- 2.5. assicurare agli utenti la presenza in aeroporto dei necessari servizi di assistenza a terra, fornendoli direttamente o coordinando l'attività dei soggetti idonei che forniscano i suddetti servizi a favore di terzi o in autoproduzione;
- 2.6. adottare le misure idonee a prevenire rischi da volatili;
- 2.7. segnalare all'E.N.A.C., ai sensi dell'articolo 4 del decreto legislativo 2 maggio 2006, n. 213 gli eventi che mettono in pericolo oppure che, se non corretti, rischiano di mettere in pericolo un aeromobile impiegato in attività dell'aviazione civile, i suoi occupanti o qualsiasi altra persona. Resta fermo in ogni caso

- l'obbligo di intervento della concessionaria se rientrante nella propria competenza;
- 2.8. assicurare, così come previsto dalla vigente legislazione in materia, le attività di supporto necessarie all'espletamento delle competenze da parte delle Amministrazioni dello Stato dei servizi di soccorso e sanitari, in ambito aeroportuale;
 - 2.9. assicurare la somministrazione di acqua potabile ed industriale, energia elettrica per illuminazione e forza motrice, e provvedere al condizionamento, alla depurazione biologica, alla vigilanza e guardiania, all'alimentazione degli impianti ed apparati aeroportuali gestiti, alla pulizia degli ambienti, al giardinaggio ed all'asportazione, trattamento e distruzione dei rifiuti, ai servizi telefonici interni al sedime aeroportuale e ai servizi telegrafici, nonché a tutti gli altri oneri di gestione ed esercizio aeroportuale. Tali prestazioni sono fornite all'E.N.A.C. e agli Enti di Stato e agli altri soggetti pubblici istituzionalmente presenti in aeroporto secondo quanto previsto al successivo articolo 11;
 - 2.10. consegnare in duplice esemplare all'E.N.A.C. gli inventari ed i disegni esecutivi degli immobili, nonché gli schemi con i tracciati degli impianti primari e delle reti di distribuzione primarie, nell'ambito aeroportuale e le relative variazioni e aggiornamenti;
 - 2.11. assicurare la gestione degli oggetti smarriti.

3. La SAGAT garantisce, nei limiti di quanto di propria competenza, idonei "standard" di servizio offerti all'utenza, in relazione a quanto previsto dalla carta dei servizi, assicurando altresì l'assistenza ai passeggeri a ridotta capacità motoria, anche non deambulanti nel rispetto delle disposizioni di cui al Regolamento n. 1107 del 5 luglio 2006 e relativa disciplina di attuazione e sanzionatoria.

La SAGAT provvede inoltre a dare adeguata e diffusa informazione sulla ubicazione dei vari servizi nelle aree interne e/o esterne alla aerostazione dedicati ai passeggeri e, in particolare, sui punti allestiti per ogni comunicazione utile agli stessi, ivi compresi il trattamento del bagaglio, gli orari schedulati ed i ritardi dei voli in partenza ed in arrivo; mette, altresì, a disposizione dei passeggeri i carrelli per il trasporto dei bagagli in numero adeguato e proporzionato all'andamento del traffico senza esigere uno specifico corrispettivo a partire dalla data in cui i relativi costi siano inclusi in un corrispettivo regolamentato.

4. La SAGAT versa all'E.N.A.C. un importo annuo determinato in base ai criteri di cui all'articolo 2, comma 188, della legge 23 dicembre 1996, n. 662, quale corrispettivo per l'uso dei beni facenti parte del sedime aeroportuale.

5. Si dà atto che in data 29 maggio 2007 con ordinanza n. 32/2007 è stato adottato dall'E.N.A.C. il Regolamento di scalo proposto dalla SAGAT conforme alle previsioni dell'articolo 2 della legge 265/2004 e

comprendente la disciplina delle sanzioni, anche pecuniarie, alla cui irrogazione provvede l'E.N.A.C., anche su proposta della SAGAT stessa, ove si riferiscano a violazioni del Regolamento di scalo medesimo compiute dagli operatori aeroportuali.

Fatto salvo quanto previsto ai successivi articoli 15 e 17, l'accertata inadempienza da parte della SAGAT alle disposizioni del Regolamento di scalo adottato, comporterà l'applicazione delle sanzioni previste dall'articolo 1174 del codice della navigazione. La SAGAT propone i successivi aggiornamenti del Regolamento di scalo con la stessa procedura e ne verifica il rispetto da parte degli operatori privati fornitori di servizi aeroportuali.

6. Eventuali iniziative assunte dalla SAGAT e non rientranti nell'oggetto di cui all'articolo 1 della presente convenzione, non devono generare ripercussioni negative sulla gestione economico-finanziaria dell'aeroporto, sulla dinamica tariffaria, ed in genere sul livello di servizio offerto all'utenza.

7. La SAGAT assolve ogni ulteriore adempimento previsto dalla vigente normativa o concordato con l'E.N.A.C., anche per quanto previsto dal decreto legislativo n. 18/99, favorendo, nel rispetto dei principi di imparzialità e di non discriminazione, la presenza di una pluralità di operatori di assistenza a terra così da garantire all'utenza le migliori condizioni. In particolare per quanto attiene la disponibilità degli spazi necessari per l'effettuazione dell'assistenza a terra anche in regime di auto assistenza, provvede alla ripartizione degli stessi in base a criteri adeguati, trasparenti, obiettivi e non discriminatori.

8. La SAGAT comunica mensilmente i dati statistici relativi all'attività aeroportuale, nonché, su richiesta dell'E.N.A.C., quelli economici, finanziari ed organizzativi di propria competenza inerenti sia la gestione della SAGAT sia quella delle eventuali società controllate operanti in ambito aeroportuale, ivi comprese le informazioni e i documenti inerenti i rapporti di natura commerciale. In relazione alle informazioni e ai documenti acquisiti nell'esercizio della vigilanza l'E.N.A.C. è tenuta all'obbligo di riservatezza ai sensi delle vigenti disposizioni di legge.

9. La SAGAT comunica, altresì, a fini di preventiva valutazione di compatibilità con la normativa afferente le gestioni aeroportuali, modifiche sostanziali dell'assetto societario e/o organizzativo corredate dalla pertinente documentazione. In relazione alle informazioni e ai documenti acquisiti nell'esercizio della vigilanza l'E.N.A.C. è tenuta all'obbligo di riservatezza ai sensi delle vigenti disposizioni di legge.

ARTICOLO 5 - COMPETENZE DEL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI E DELL'ENTE NAZIONALE PER L'AVIAZIONE CIVILE

1. L'E.N.A.C. trasmette al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ai sensi dell'articolo 11, comma 3, D.Lgs. 250/1997 la delibera del Consiglio di

Amministrazione dell'E.N.A.C. con cui si dispone l'adozione del provvedimento di revoca, ai sensi dell'articolo 16, oppure del provvedimento di decadenza, ai sensi dell'articolo 17, o del provvedimento di cessazione della concessione per recesso dalla convenzione, ai sensi dell'articolo 18.

2. Compete all'E.N.A.C.:

- a) controllare e vigilare, ai sensi dell'articolo 705 del codice della navigazione, nel rispetto dell'autonomia della gestione di cui all'articolo 3 della legge 22 agosto 1985, n. 449, sull'attività della SAGAT, con particolare attenzione, altresì, al rispetto dei principi di sicurezza;
- b) regolamentare e valutare i programmi di intervento, i piani regolatori aeroportuali e i piani di investimento aeroportuali;
- c) attuare le disposizioni di cui al decreto legislativo 18/99 garantendone altresì l'osservanza;
- d) adottare i successivi aggiornamenti del Regolamento di scalo proposti dalla SAGAT conformemente alle previsioni dell'articolo 2 della legge 265/2004 e successive modifiche ed integrazioni;
- e) applicare le penali previste dal successivo articolo 15;
- f) coordinare, nel rispetto delle reciproche competenze, l'attività delle Amministrazioni e degli Enti di Stato istituzionalmente presenti in aeroporto, concordando con la SAGAT, secondo quanto stabilito al successivo articolo 11 c.2, l'assegnazione delle superfici individuate e messe a disposizione da quest'ultima, al fine di favorire un ordinato sviluppo e l'esercizio delle attività aeroportuali.
- g) adottare il provvedimento di revoca ai sensi dell'articolo 16, di decadenza, ai sensi dell'articolo 17 e di cessazione della concessione per recesso dalla presente convenzione, ai sensi dell'articolo 18.

3. Ai fini dell'esercizio della funzione di vigilanza, la SAGAT comunica all'E.N.A.C. l'eventuale scorporo di attività rientranti nel precedente articolo 4, comma 2, e l'affidamento delle stesse a ditte specializzate e/o società terze e/o collegate o controllate; agli stessi fini, la SAGAT comunica all'E.N.A.C. l'eventuale costituzione di società per la gestione delle attività di cui al precedente articolo 4, comma 2, fermo restando il permanere in capo a SAGAT della responsabilità per l'adempimento degli obblighi.

Il bilancio della SAGAT, unitamente ai bilanci allegati delle società controllate o collegate, previa attestazione di conformità da parte della società di revisione ai sensi dell'articolo 14 del D. 39/2010, dopo l'approvazione da parte degli organi societari, è trasmesso dalla SAGAT all'E.N.A.C., al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed al Ministero dell'economia e delle finanze – Dipartimento della ragioneria generale dello Stato.

4. Alla SAGAT si applicano le disposizioni di cui all'articolo 11 del regolamento, in materia di collegi sindacali.

5. Sulla base di specifiche relazioni presentate con cadenza quadriennale

dalla SAGAT, l'E.N.A.C. verifica, a consuntivo, la rispondenza dell'effettivo sviluppo alle previsioni contenute nel piano di sviluppo e lo stato di attuazione del piano quadriennale di cui all'articolo 12, comma 8, segnalando eventuali inadempienze ai fini dell'avvio di iniziative di correzione del piano stesso o per l'avvio del procedimento di contestazione degli addebiti, ovvero, dell'applicazione della penale di cui all'articolo 15 della presente convenzione o, se del caso, dell'avvio del procedimento di cui all'articolo 17.

ARTICOLO 6 - CARTA DEI SERVIZI

1. La SAGAT garantisce, nei limiti di quanto di propria competenza, il rispetto dei livelli di qualità dei servizi offerti all'utenza come previsti nella Carta dei servizi adottata dalla stessa ai sensi della normativa vigente e comunica periodicamente all'E.N.A.C. i dati relativi alla qualità dei servizi resi.

ARTICOLO 7 - OPERATIVITA' AEROPORTUALE

1. La SAGAT garantisce, nei limiti di quanto di propria competenza, la piena operatività dell'aeroporto durante l'orario di apertura stabilito dall'E.N.A.C. nel rispetto della normativa e regolamentazione nazionale, comunitaria ed internazionale. L'E.N.A.C. vigila, per quanto di competenza e d'intesa con gli Enti interessati, affinché la pianificazione dell'attività aerea sia compatibile con i livelli di capacità aeroportuale nel rispetto della normativa e regolamentazione nazionale, comunitaria ed internazionale.

2. La SAGAT, sotto la vigilanza dell'E.N.A.C., coordinandosi con l'ENAV S.p.A, assegna, in base a criteri di trasparenza e non discriminazione, le piazzole di sosta agli aeromobili e assicura l'ordinato movimento dei mezzi e del personale sui piazzali, al fine di non interferire con l'attività di movimentazione degli aeromobili.

3. La SAGAT applica, in casi di necessità e urgenza e salva ratifica dell'E.N.A.C., le misure interdittive di carattere temporaneo previste dal Regolamento di scalo e dal Manuale di aeroporto.

4. La SAGAT informa tempestivamente l'E.N.A.C., l'ENAV S.p.A., i vettori e tutti i soggetti interessati, in merito a riduzioni del livello del servizio e ad interventi sull'area di movimento dell'aeroporto gestito, nonché in ordine alla presenza di ostacoli o di altre condizioni di rischio per la navigazione aerea nell'ambito del sedime aeroportuale ad eccezione degli impianti di assistenza visiva luminosa (AVL) di proprietà dell'ENAV.

ARTICOLO 8 – PROVENTI

1. Costituiscono proventi della SAGAT:
a. i corrispettivi riscossi a favore del gestore aeroportuale e pagati dagli

utenti dell'aeroporto per l'utilizzo delle infrastrutture e dei servizi che sono forniti esclusivamente dal gestore aeroportuale e che sono connessi all'atterraggio, al decollo, all'illuminazione e al parcheggio degli aeromobili e alle operazioni relative ai passeggeri e alle merci, nonché ai corrispettivi per l'uso delle infrastrutture centralizzate, dei beni di uso comune e dei beni di uso esclusivo;

- b. ogni altro provento relativo a prestazioni, servizi, forniture e somministrazioni da essa SAGAT esperite o derivante dall'esercizio di altre attività svolte dalla medesima in ambito aeroportuale;
 - c. i proventi derivanti dalla utilizzazione da parte di terzi a qualunque fine delle aree, manufatti e locali dei sedimi aeroportuali in concessione per attività commerciali ed aeronautiche;
 - d. i proventi che la SAGAT ha diritto di pretendere a titolo di equo corrispettivo da chiunque svolga, anche occasionalmente, nell'ambito dell'aeroporto in concessione, una attività non aviation a fine di lucro, non altrimenti compensata.
2. Le entrate di provenienza erariale devono essere contabilmente separate, anche ai fini dell'imputazione delle spese, da tutte le altre entrate della SAGAT.

ARTICOLO 9 - REGIME DEI BENI

1. La SAGAT ha il diritto d'uso delle aree, degli immobili e degli impianti facenti parte del sedime aeroportuale.
2. L'E.N.A.C. provvede, entro sei mesi dall'efficacia della presente convenzione, in contraddittorio con la SAGAT, a dare avvio alla rilevazione a titolo ricognitivo della consistenza dei beni immobili insistenti sul sedime aeroportuale, trasmettendola all'Agenzia del demanio, per gli adempimenti di competenza.
3. Per l'intera durata della presente convenzione, la SAGAT è "ente proprietario" ai sensi e per gli effetti previsti dal codice della strada e dal relativo regolamento.
4. Le opere realizzate dalla SAGAT o da terzi sul sedime aeroportuale rispettano le previsioni dell'articolo 703 del Codice della Navigazione. La SAGAT può, previa autorizzazione dell'E.N.A.C., costituire ipoteche, diritti reali di garanzia ed effettuare altre operazioni finanziarie sulle opere da essa realizzate su sedime demaniale, comunque di durata non superiore al termine di scadenza della concessione.

ARTICOLO 10 - MODALITA' DI RICONSEGNA DEI BENI E CESSAZIONE DELLA CONCESSIONE PER DECORRENZA TERMINE DI DURATA.

1. Entro i sei mesi precedenti la scadenza naturale del rapporto di concessione, l' E.N.A.C., in contraddittorio con la SAGAT, redige un verbale di accertamento dei beni con il relativo stato d'uso.

2. L' E.N.A.C., comunica alla SAGAT un termine perentorio per la riparazione degli eventuali danni riscontrati sui beni insistenti sul sedime aeroportuale, scaduto il quale, può provvedere l'E.N.A.C., rivalendosi con interessi sulla SAGAT.
3. L'Amministrazione dello Stato, alla scadenza naturale della concessione acquisisce la piena proprietà, libera da pesi e limitazioni, degli immobili e impianti fissi e delle altre opere realizzate dalla SAGAT o da terzi sul suolo demaniale aeroportuale oggetto della presente convenzione.
4. La SAGAT resta obbligata a proseguire nell'ordinaria amministrazione dell'esercizio dell'aeroporto sino al trasferimento della gestione al concessionario subentrante ed al versamento di quanto ad essa spettante ai sensi di quanto previsto dall'articolo 703 del Codice della Navigazione, che dovrà comunque intervenire entro 36 mesi dalla data di scadenza della concessione. La SAGAT è obbligata ad assicurare la piena funzionalità e la relativa gestione dell'aeroporto, alle medesime condizioni fissate dalla presente convenzione.
5. I beni mobili e le attrezzature acquistati con proprie disponibilità finanziarie nel periodo di affidamento della concessione, rimangono in proprietà della Concessionaria, salvo il diritto dell'E.N.A.C. di acquisire in tutto o in parte quelli che hanno trovato remunerazione in tariffa versando un indennizzo pari al capitale investito residuo in tali cespiti alla data di scadenza, determinato secondo le vigenti disposizioni normative di riordino della materia tariffaria.
6. Spettano alla SAGAT i flussi di cassa della gestione percepiti durante lo svolgimento dell'ordinaria amministrazione decorrente dalla data della scadenza naturale fino alla data di trasferimento della gestione al subentrante.

ARTICOLO 11 - OBBLIGHI VERSO GLI ENTI DI STATO

1. La SAGAT adotta le iniziative utili a favorire lo svolgimento dei servizi istituzionali delle Amministrazioni e degli Enti di Stato presenti in aeroporto.
2. Sulla base di quanto concordato con l'E.N.A.C., la SAGAT mette a disposizione i locali e le aree necessari all'espletamento dei compiti dell'E.N.A.C. e degli altri soggetti pubblici istituzionalmente presenti in aeroporto, impegnandosi ad effettuare su richiesta la manutenzione ordinaria e straordinaria, nonché a provvedere alla conduzione degli impianti ed alle relative forniture.
3. L'uso dei locali e delle aree di cui al comma precedente è gratuito ove gli stessi risultino direttamente o strumentalmente connessi ai compiti istituzionali da espletarsi all'interno del sedime aeroportuale. In tutti gli altri casi il corrispettivo dovuto alla SAGAT è determinato, su proposta della stessa, dall'E.N.A.C., tenuto conto del costo di realizzazione e del valore commerciale dei beni, salve le vigenti disposizioni normative di riordino della materia tariffaria.

4. Gli oneri per manutenzione, somministrazione e servizi sono a carico della SAGAT per i beni direttamente strumentali all'espletamento di attività aeroportuali di competenza dell' E.N.A.C. e dei soggetti pubblici istituzionalmente presenti in aeroporto..
5. Per tutti i beni che non rientrano nelle ipotesi di cui al precedente comma 4, gli oneri di cui sopra, previa verifica dell'E.N.A.C., sono a carico dell'Amministrazione richiedente e verranno alla stessa addebitati in ragione dei costi sostenuti.

**ARTICOLO 12 - PIANI DI SVILUPPO, PROGRAMMA DEGLI
INTERVENTI, PIANI REGOLATORI, PROGETTI, REALIZZAZIONE
DELLE OPERE**

1. Si dà atto che la SAGAT:
 - ha presentato ed ottenuto l'approvazione di un Piano di Sviluppo (Master Plan) con orizzonte temporale sino al 2010 e che in seguito la SAGAT ha presentato una rimodulazione temporale del piano con orizzonte temporale sino al 2015, approvata in linea tecnica dall'E.N.A.C.
 - si impegna a presentare, in tempo utile, l'aggiornamento per gli anni successivi del suddetto Piano di Sviluppo (Master Plan);
 - ha presentato, altresì il Programma degli Interventi al 2035, corredato del Piano economico-finanziario di cui al successivo articolo 13, entrambi allegati alla presente Convenzione di cui costituiscono parte integrante.
2. La SAGAT presenta all'E.N.A.C., annualmente dalla data di sottoscrizione della presente Convenzione, una relazione sullo stato di attuazione del programma di intervento e del relativo piano degli investimenti, comprendente anche i riferimenti alle eventuali nuove opere non previste, alle variazioni ed agli aggiornamenti che comunque debbono essere coerenti con lo sviluppo del sistema aeroportuale nazionale e con il programma degli interventi originario approvato e dovranno tenere conto dell'andamento delle attività aeroportuali.
3. La SAGAT, fermi restando gli adempimenti di cui al comma 2 del presente articolo e l'obbligo di informazione ai fini della vigilanza prevista all'articolo 5, comma 3, presenta all'approvazione dell'E.N.A.C., non oltre i sei mesi precedenti la scadenza di ogni quadriennio dalla data di sottoscrizione della presente Convenzione, il programma di intervento, comprensivo del piano degli investimenti e del piano economico-finanziario, da realizzare nel quadriennio successivo
4. Il Piano di Sviluppo, autorizzato ai sensi D.P.R. 18 aprile 1994 n. 383 e s.m.i., comporta l'automatica variante agli strumenti urbanistici vigenti, nonché dichiarazione di pubblica utilità e di indifferibilità e urgenza dell'opera nel suo complesso. Ai sensi dell'articolo 1, comma 6, della

legge n. 351/1995 l'approvazione dei Piani di Sviluppo comprende ed assorbe, a tutti gli effetti, la verifica di conformità urbanistica delle singole opere in essi contenute.

5. Le espropriazioni e le acquisizioni di terreni e beni immobili previste nel Piano di Sviluppo sono effettuate a cura e a spese della SAGAT ed acquisite al demanio dello Stato, subordinatamente al riconoscimento dei costi sostenuti dalla SAGAT – opportunamente congruiti ai sensi della Circolare E.N.A.C. APT 32 – per le predette espropriazioni ed acquisizioni. I costi sostenuti sono rimborsati alla SAGAT (limitatamente ai servizi soggetti a regolazione tariffaria) come costi ammessi ai fini della determinazione tariffaria.
6. La SAGAT presenta all' E.N.A.C. la relazione quadriennale sullo stato di attuazione degli interventi, inclusi gli adempimenti progettuali e procedurali finalizzati all'esecuzione delle opere, comprendente anche i riferimenti alle eventuali nuove opere non previste, alle variazioni ed agli aggiornamenti che comunque debbono essere coerenti con lo sviluppo del sistema aeroportuale nazionale e con il piano originario approvato e dovranno tenere conto dell'andamento delle attività aeroportuali.
7. Conformemente a quanto previsto dalla vigente normativa, in particolare l'APT 21, i progetti da realizzare, quelli delle nuove opere non previste, delle variazioni e degli aggiornamenti sono presentati all'E.N.A.C. dalla SAGAT e approvati in conformità alla vigente normativa quadro sui Lavori Pubblici o di settore. L'E.N.A.C. ne verifica la conformità al Piano Quadriennale di cui al comma 3 e ai piani di cui al comma 1 e ne verifica altresì la congruità rispetto alle esigenze istituzionali, operative e commerciali dei soggetti operanti in aeroporto. I progetti delle opere da realizzare sono approvati ai sensi dell'articolo 702 del codice della navigazione dall' E.N.A.C. che si pronuncia entro 90 giorni dalla loro presentazione da parte della SAGAT ovvero entro 120 giorni in caso di progetti complessi.
8. La realizzazione delle opere avviene sotto la responsabilità della SAGAT, la quale è tenuta all'osservanza delle vigenti disposizioni legislative e regolamentari e delle direttive comunitarie, assumendo, nell'affidamento dei lavori, la qualità di ente aggiudicatore.
9. Le opere realizzate entro il sedime aeroportuale sono soggette a certificazione di agibilità e collaudo conformemente alla normativa quadro sui Lavori Pubblici o di settore, con oneri a carico della SAGAT.

ARTICOLO 13 – PIANO ECONOMICO-FINANZIARIO

1. La SAGAT ha provveduto alla redazione del Piano economico finanziario per l'aeroporto gestito, da considerare parte integrante del presente atto. Il Piano economico-finanziario contiene tutti gli elementi di base, ivi incluse le assunzioni sui livelli tariffari, che determinano l'equilibrio

economico-finanziario degli investimenti e della connessa attività di gestione aeroportuale, eseguita dalla SAGAT direttamente e/o tramite ditte specializzate e/o società terze e/o collegate o controllate, nel periodo di vigenza della concessione nonché una congrua remunerazione del capitale investito.

2. Con cadenza quadriennale la SAGAT presenta, contestualmente a quanto indicato all'articolo 12 comma 3, l'aggiornamento del Piano economico finanziario relativo al successivo quadriennio.

3. Nei casi in cui cause di forza maggiore, fatti estranei alla responsabilità della SAGAT ovvero mutamenti sostanziali del quadro normativo regolatorio – anche legislativo – alterino l'equilibrio economico finanziario del Piano economico-finanziario di lungo periodo di cui al comma 1 ovvero del Piano economico finanziario quadriennale di cui al comma 2

- (i) modificando la redditività delle attività regolate rispetto a quella desumibile dalla dinamica tariffaria individuata nel Piano economico-finanziario, ovvero
- (ii) introducendo vincoli sulla redditività e sull'esercizio delle attività non regolate in difformità da quanto previsto alla stipula del presente atto,

le Parti si impegnano ad individuare un accordo relativamente all'eventuale modifica degli interventi infrastrutturali e/o alla modifica della durata della presente Convenzione e/o alla modifica dei servizi prestati, necessari a garantire il riequilibrio economico finanziario, entro un periodo di 180 giorni dall'intervenuta alterazione dell'equilibrio economico finanziario.

4. Con riferimento alla scadenza della concessione di cui al precedente articolo 2 c.1 della presente convenzione, il Piano economico-finanziario può essere aggiornato, con accordo tra le Parti, con eventuale estensione della durata della Concessione.

ARTICOLO 14 - RESPONSABILITA' ED ASSICURAZIONE

1. La SAGAT è responsabile dei danni arrecati a persone o cose, in conseguenza dell'attività da essa svolta nell'esercizio della concessione.

2. Su tutti i beni destinati direttamente o indirettamente alla gestione aeroportuale, la SAGAT sottoscrive una polizza assicurativa, con compagnia di rilevanza almeno nazionale, previa presentazione da parte della SAGAT stessa di perizia giurata rilasciata da un professionista abilitato, che non intrattenga alcun altro rapporto diretto con la medesima, idonea ad attestare l'adeguatezza della copertura in relazione al valore dei beni e al rischio contro: gli incendi dovuti anche a colpa grave della SAGAT o comportamenti dei suoi dipendenti o di terzi; della caduta di aerei o di parti di essi o di cose trasportate da aerei; dello scoppio di apparecchi a vapore; degli impianti a combustione solidi, liquidi e gas, impianti elettrici in genere, impianti con impiego di sostanze radioattive; degli impianti di riscaldamento e condizionamento; dei danni derivanti da eventi naturali.

3. La SAGAT provvede alla copertura assicurativa dei rischi connessi alla esplicazione della propria attività nell'ambito aeroportuale, per danni che comunque possano derivare alle Amministrazioni e Enti presenti in aeroporto e/o a terzi.
4. In caso di variazioni ad entrambe le polizze di cui ai precedenti commi 2 e 3, SAGAT deve darne prontamente comunicazione a E.N.A.C. attestando la persistente congruità delle coperture assicurative.
5. I massimali relativi ad ambedue le suddette polizze di cui ai commi 2 e 3, sono soggetti a revisione annuale in funzione del valore dei beni assicurati e dell'evolversi del rischio connesso allo svolgimento dell'attività aeroportuale.
6. Ove il valore da risarcire per danni, imputabili alla SAGAT, arrecati a persone e cose, ecceda i singoli massimali coperti dalle predette polizze di cui ai precedenti commi 2 e 3, l'onere relativo dovrà intendersi a totale carico della SAGAT.
7. Con cadenza annuale, la SAGAT invia ai competenti uffici territoriali dell'E.N.A.C., una dichiarazione concernente la regolarità dei pagamenti dei ratei assicurativi, con riserva di verifica documentale da parte dell'E.N.A.C..
8. In relazione ad esigenze di regolazione e/o di sicurezza, l'E.N.A.C., sentita la SAGAT, può impartire indicazioni in merito alla copertura assicurativa, anche per la estensione dei rischi di cui ai commi 2 e 3, cui la SAGAT è tenuta a conformarsi nei limiti delle disponibilità esistenti sul mercato assicurativo.

ARTICOLO 15 - PENALI

1. L'E.N.A.C., qualora accerti le violazioni a quanto previsto dal codice della navigazione e le inadempienze al presente Atto indicate nell'Allegato 1, ove imputabili alla SAGAT e previa contestazione degli addebiti, determina, in contraddittorio con la SAGAT, le azioni correttive da porre in essere rispetto agli addebiti mossi e congrui tempi per la loro attuazione.
2. Trascorso inutilmente il tempo previsto per l'attuazione delle azioni correttive senza che a ciò la SAGAT abbia provveduto, l'E.N.A.C., con provvedimento motivato, ingiunge alla SAGAT il pagamento delle penali indicate nel medesimo Allegato 1.
3. Resta salvo in ogni caso l'obbligo della SAGAT qualora non vi abbia già in precedenza provveduto a porre in essere le azioni correttive concordate, se ancora adeguate, entro l'ulteriore termine fissato dall'E.N.A.C..
4. In ogni caso, ove sussistano i presupposti, potrà essere applicato anche l'articolo 17.
5. Le penalità di cui all'allegato 1 saranno applicate solo per i ritardi nello svolgimento di attività di competenza di SAGAT. Pertanto la SAGAT non sarà responsabile dei tempi necessari per il rilascio delle varie autorizzazioni ed approvazioni da parte di soggetti terzi, ivi compresi quelli

necessari per la definizione di eventuali contenziosi che fossero promossi in dette fasi.

6. Le penalità di cui all'allegato 1 non saranno applicate ove la condotta contestata comporti già l'applicazione di sanzioni pecuniarie ai sensi del Codice della Navigazione.

7. L'E.N.A.C. comunica al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti l'irrogazione e la misura delle penali disposte.

8. L'importo delle penali versate dalla SAGAT non può costituire oggetto di recupero in tariffa.

ARTICOLO 16 – REVOCA PER RAGIONI DI INTERESSE PUBBLICO

1. Per preminenti, sopraggiunte ragioni di pubblico interesse, l'E.N.A.C. avvia il procedimento di revoca della concessione, dandone comunicazione alla SAGAT ai sensi della legge 241/1990 e s.m.i.

2. Terminata l'istruttoria l'E.N.A.C. adotta il provvedimento di revoca, previa trasmissione al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti della delibera di adozione di tale provvedimento, ai sensi del comma 3 dell'articolo 11 del D.Lgs. n. 250/1997,

3. Successivamente l'E.N.A.C., viene immesso di diritto nel possesso derivante dall'assegnazione, in uso gratuito, dei beni oggetto della concessione, rilevando anticipatamente anche le opere e gli impianti realizzati dalla SAGAT. A tal fine l'E.N.A.C., in contraddittorio con la SAGAT, redige un verbale di accertamento dei beni con il relativo stato d'uso e in caso di danni riscontrati sugli stessi comunica alla concessionaria un termine perentorio per la loro riparazione. Scaduto il termine senza che la SAGAT vi abbia provveduto, l'E.N.A.C. potrà procedere alla riparazione dei danni sostenendo i relativi costi, rivalendosi con interessi sulla SAGAT oppure recuperandoli nei confronti della concessionaria riducendo di un valore corrispondente l'entità del rimborso e dell'eventuale indennizzo se dovuto ai sensi del successivo comma 4.

4. Nei casi di revoca per pubblico interesse spetta alla SAGAT:

A) per gli immobili e gli impianti fissi insistenti sul sedime aeroportuale e sulle aree ivi ricomprese per intervenuto ampliamento dello stesso, un rimborso del valore residuo non ammortizzato per i cespiti relativi ai servizi regolamentati e non regolamentati, determinato secondo le vigenti disposizioni normative di riordino della materia tariffaria. Il valore così determinato non potrà in alcun caso essere inferiore al valore contabile residuo non ammortizzato;

B) un indennizzo a titolo di risarcimento del mancato guadagno, pari al 10 per cento del valore delle opere ancora da eseguire o della parte di servizio ancora da gestire valutata sulla base del piano economico – finanziario.

5. Come previsto all'articolo 3, comma 3, restano a carico della SAGAT

gli eventuali indennizzi/rimborsi risarcimenti ove dovuti a favore dei subconcessionari della stessa.

6. I beni mobili e le attrezzature acquistati con proprie disponibilità finanziarie nel periodo di affidamento della concessione, rimangono in proprietà della SAGAT, salvo il diritto dell'E.N.A.C. di acquisire in tutto o in parte quelli che hanno trovato remunerazione in tariffa versando un indennizzo pari al capitale investito residuo in tali cespiti alla data del provvedimento di revoca, determinato secondo le vigenti disposizioni normative di riordino della materia tariffaria.

7. Il rimborso e l'indennizzo di cui al comma 4 saranno corrisposti dallo Stato il quale dovrà comunque provvedere entro 36 mesi dalla data di adozione del provvedimento di revoca.

8. La SAGAT deve garantire il funzionamento in sicurezza dell'aeroporto sino alla definitiva chiusura. In tal caso i flussi di cassa derivanti dalla gestione dello scalo saranno percepiti dalla SAGAT.

ARTICOLO 17 – DECADENZA DALLA CONCESSIONE

1. Ferme restando le previsioni di cui all'articolo 15, l'E.N.A.C., previa attivazione della procedura di seguito prevista, potrà adottare il provvedimento di decadenza dalla concessione di gestione totale della SAGAT.

2. A fronte:

- della perdita dei requisiti soggettivi ed oggettivi e delle altre condizioni che hanno determinato il rilascio del titolo;
- di eventi da cui risulti che la SAGAT non si trova più nella capacità di gestire l'aeroporto;
- di reiterate condotte inadempienti agli obblighi della presente Convenzione;
- di ritardo per più di dodici mesi nel pagamento del canone di concessione;
- di fallimento della SAGAT;

l'E.N.A.C., avvierà il procedimento di decadenza della concessione, dandone comunicazione alla SAGAT, contestandole formalmente gli addebiti riscontrati e convocandola d'urgenza al fine di attivare in contraddittorio con la stessa adeguate misure correttive.

3. Entro 15 giorni dalla comunicazione l'E.N.A.C., in contraddittorio con la SAGAT, determinerà le misure correttive che la concessionaria dovrà porre in essere in un termine non inferiore a 45 giorni. Decorso tale termine le parti in contraddittorio verificheranno il superamento ovvero la permanenza, anche parziale, dell'inadempimento della SAGAT. Accertata la totale o parziale permanenza dell'inadempimento l'E.N.A.C. fisserà un ulteriore termine, non inferiore a 30 giorni per il definitivo superamento dell'inadempimento. Decorso tale ulteriore termine senza il superamento delle cause di decadenza previste al 2° comma del presente articolo,

l'E.N.A.C. adotta il provvedimento di decadenza, previa trasmissione al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti della delibera di adozione di tale provvedimento, ai sensi del comma 3 dell'articolo 11 del D.Lgs. n.250/1997.

4. Adottato il provvedimento di decadenza, l'E.N.A.C., per procedere al successivo affidamento in concessione, è immesso di diritto nel possesso derivante dall'assegnazione, in uso gratuito, dei beni oggetto della concessione, comprensivi delle opere e degli impianti realizzati dalla SAGAT. A tal fine l'E.N.A.C., in contraddittorio con la SAGAT, redige un verbale di accertamento dei beni con il relativo stato d'uso e in caso di danni riscontrati sugli stessi comunica alla concessionaria un termine perentorio per la loro riparazione. Scaduto il termine senza che la SAGAT vi abbia provveduto, l'E.N.A.C. potrà procedere alla riparazione dei danni sostenendo i relativi costi, rivalendosi con interessi sulla SAGAT.

5. La SAGAT deve garantire il funzionamento in sicurezza dell'aeroporto sino all'affidamento della gestione totale tramite procedura di gara ad evidenza pubblica ai sensi dell'articolo 704 del codice della navigazione. In tal caso i flussi di cassa derivanti dalla gestione dello scalo saranno percepiti dalla SAGAT

6. Qualora si accerti che la SAGAT non sia in grado di garantire il funzionamento in sicurezza dell'aeroporto, sino all'ingresso del nuovo gestore, vi provvederà l'E.N.A.C. utilizzando, per quanto possibile il personale e l'organizzazione della SAGAT. In tal caso i flussi di cassa derivanti dalla gestione dello scalo saranno percepiti dalla SAGAT secondo modalità stabilite dall'E.N.A.C..

7. In caso di fallimento della società di gestione, qualora sia stato autorizzato l'esercizio provvisorio dell'impresa dal competente tribunale, l'E.N.A.C., sussistendo i requisiti di sicurezza per l'operatività dello scalo, non avvierà il procedimento di decadenza della concessione, bensì provvederà tempestivamente ad attivare la procedura di gara ad evidenza pubblica ai sensi dell'articolo 704 del codice della navigazione, per selezionare un nuovo gestore aeroportuale. Durante l'espletamento della procedura di gara sarà il curatore fallimentare a provvedere alla gestione provvisoria dell'impresa. Terminata la procedura di gara, successivamente alla aggiudicazione provvisoria e prima del rilascio del decreto interministeriale di affidamento della concessione al nuovo concessionario, l'E.N.A.C. avvierà il procedimento di decadenza dalla concessione dandone comunicazione alla SAGAT e adotterà il provvedimento di decadenza, previa trasmissione al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti della delibera di adozione di tale provvedimento, ai sensi del comma 3 dell'articolo 11 del D.Lgs. n. 250/1997. Trova applicazione il comma 4 del presente articolo.

8. A seguito della decadenza dalla concessione di cui ai precedenti commi, alla SAGAT non spetta alcun rimborso per le opere eseguite, né per le spese sostenute.

9. Restano a carico della SAGAT gli eventuali indennizzi a favore dei subconcessionari della stessa.

ARTICOLO 18 – RECESSO DALLA CONVENZIONE

1. A fronte dell'impossibilità per le Parti di individuare un accordo ai sensi di quanto previsto dal precedente articolo 13 c.3, ciascuna delle Parti potrà recedere dalla presente Convenzione dandone comunicazione all'altra Parte con preavviso di almeno tre mesi.

2. L'E.N.A.C. entro 30 giorni dalla data di efficacia del recesso, adotta il provvedimento di cessazione della concessione per recesso, previa trasmissione al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti della delibera di adozione di suddetto provvedimento, ai sensi del comma 3 dell'articolo 11 del D.Lgs. n.250/1997

3. Adottato il provvedimento di cessazione della concessione per recesso, l'E.N.A.C. per procedere al successivo affidamento in concessione, è immesso di diritto nel possesso derivante dall'assegnazione, in uso gratuito, dei beni oggetto della concessione, comprensivi delle opere e degli impianti realizzati dalla SAGAT. A tal fine l'E.N.A.C., redige, in contraddittorio con la SAGAT, un verbale di accertamento dei beni con il relativo stato d'uso e, in caso di danni riscontrati sugli stessi, comunica alla concessionaria un termine perentorio per la loro riparazione. Scaduto il termine senza che la SAGAT vi abbia provveduto, l'E.N.A.C. potrà procedere alla riparazione dei danni sostenendo i relativi costi che potranno essere recuperati nei confronti della SAGAT riducendo di un valore corrispondente l'entità del rimborso e dell'indennizzo, ove dovuto, ai sensi dei successivi commi.

4. in caso di recesso della SAGAT, troveranno applicazione l'articolo 16 comma 4 lettera A) e il comma 5 e 6. Non troverà invece applicazione il comma 4 lettera B) dell'articolo 16. In caso di recesso dell'E.N.A.C., troverà applicazione anche l'articolo 16, comma 4 lettera B).

5. Il rimborso e l'indennizzo, ove dovuto, di cui al precedente comma saranno corrisposti dallo Stato il quale dovrà comunque provvedere entro 36 mesi dalla data di adozione del decreto interministeriale di cessazione della concessione per recesso dalla convenzione.

6. In ogni caso è possibile trasferire in capo all'eventuale subentrante nella gestione dello scalo aeroportuale:

- l'obbligo di corrispondere il rimborso e l'indennizzo, ove dovuto, di cui al comma 5;
- l'esercizio del diritto previsto al comma 6 dell'articolo 16 della presente convenzione;

7. La SAGAT deve garantire il funzionamento in sicurezza dell'aeroporto sino all'affidamento della gestione totale tramite procedura di gara ad evidenza pubblica ai sensi dell'articolo 704 del codice della navigazione. In

tal caso i flussi di cassa derivanti dalla gestione dello scalo saranno percepiti dalla SAGAT.

ARTICOLO 19 – CAUZIONE

1. A garanzia del pieno ed esatto adempimento degli obblighi assunti, la SAGAT, entro trenta giorni dalla data di sottoscrizione del presente atto, costituisce una cauzione a favore dell'E.N.A.C., di ammontare pari ad un'annualità del corrispettivo di cui all'articolo 4, comma 4, giusta fideiussione bancaria e/o polizza assicurativa rilasciate da istituti a rilevanza almeno nazionale, presentando all'E.N.A.C. la relativa quietanza.
2. L'ammontare della cauzione è aggiornato coerentemente alle rideterminazioni annuali del corrispettivo di cui all'articolo 4, comma 4.
3. Alla scadenza della presente convenzione e nelle ipotesi di revoca, decadenza e risoluzione, salvo quanto stabilito dal successivo comma 4, l'E.N.A.C. autorizza lo svincolo della cauzione previo accertamento dei dovuti adempimenti da parte della SAGAT e dell'inesistenza di pendenze derivanti da azioni od omissioni della SAGAT stessa o dei suoi agenti.
4. L'E.N.A.C. può procedere, previa diffida, all'incameramento della cauzione, fino a concorrenza dell'importo dovuto, per danni derivanti da comportamenti imputabili alla SAGAT, fatto salvo comunque il diritto dell'E.N.A.C. al risarcimento dei maggiori danni.
5. L'E.N.A.C. può procedere, previa diffida, all'incameramento della cauzione in caso di mancato pagamento di una annualità di canone.

ARTICOLO 20 – CONTROVERSIE

1. Per qualsiasi controversia giudiziaria è competente il Foro di Roma.
2. L'E.N.A.C. si intende comunque sollevato da ogni responsabilità e rimane estraneo ad ogni controversia che interessi la SAGAT e i suoi contraenti.

ARTICOLO 21 – DOMICILIO LEGALE E FISCALE

1. Agli effetti della presente convenzione, la SAGAT elegge il proprio domicilio legale e fiscale in Caselle Torinese, Aeroporto Sandro Pertini, strada San Maurizio, 12 al quale indirizzo devono essere notificati gli atti riguardanti la presente convenzione.

ARTICOLO 22 – ONERI E SPESE CONTRATTUALI

1. Le spese di bollo, copiatura, registrazione fiscale e tutte le altre inerenti alla presente convenzione sono a totale carico della SAGAT.

ARTICOLO 23 – RINVIO A NORME DI LEGGE E REGOLAMENTARI

1. La presente convenzione si conforma automaticamente alle norme nazionali, comunitarie ed internazionali che dovessero entrare in vigore.
2. Per quanto non espressamente contemplato nella presente convenzione, si richiamano le vigenti disposizioni di legge in quanto applicabili.

ARTICOLO 24 – EFFICACIA DELLA CONVENZIONE

1. La presente convenzione acquista efficacia dalla data della sottoscrizione.

Roma, 8 ottobre 2015

In originale firmato:

**Ente Nazionale
per l'Aviazione Civile
Dott. Alessio Quaranta**

**SAGAT S.p.A.
Dott. Roberto Barbieri**

SAGAT – dicembre 2017