

## **POLICY DI SVILUPPO DEL TRAFFICO 2016**

### **1. PREMESSA, OBIETTIVI E PRINCIPI GENERALI**

- 1.1 SAGAT S.p.A. è responsabile della gestione dell'Aeroporto di Torino. I suoi azionisti sono per la maggior parte investitori privati (74%) e tutte le attività dell'aeroporto sono autofinanziate senza alcun accesso a contributi pubblici.
- 1.2 Nel 2015, presso l'Aeroporto di Torino, sono transitati 3,7 milioni di passeggeri con 44.200 movimenti assistiti.
- 1.3 Le attività dell'Aeroporto di Torino sono fortemente esposte alla concorrenza degli aeroporti limitrofi di Milano Malpensa e Bergamo Orio al Serio e l'Aeroporto di Torino subisce una pesante perdita di traffico del proprio bacino di riferimento in favore di questi aeroporti.
- 1.4 SAGAT ha pertanto l'esigenza di sviluppare il proprio network di destinazioni ed incrementare la connettività dell'Aeroporto al fine di recuperare la maggior parte del traffico di suoi passeggeri che volano dagli aeroporti limitrofi, in modo tale da utilizzare al meglio la capacità delle sue infrastrutture.
- 1.5 Per fare ciò SAGAT ha predisposto una propria Policy di Sviluppo del Traffico, (di seguito, 'Policy') che ha l'obiettivo di accrescere l'attrattività dell'Aeroporto di Torino per i vettori offrendo loro incentivi di sviluppo traffico (di seguito 'IST'). Le linee guida della Policy dell'Aeroporto di Torino sono esposte di seguito.
- 1.6 L'accesso agli incentivi di sviluppo traffico è garantito in modo trasparente e non discriminatorio.

### **2. TERMINI DI APPLICAZIONE**

- 2.1 Gli IST sono concessi ai vettori che si impegnino a sviluppare ed accrescere le proprie attività all'Aeroporto di Torino e che rispondano alle condizioni di uno dei casi di sviluppo traffico elencati al paragrafo 4 della presente Policy.
- 2.2 Gli IST consistono in contributi economici riconosciuti ai Vettori per il traffico incrementale sull'Aeroporto. A titolo di esempio, gli IST possono essere:
- un contributo a passeggero da erogarsi per il numero di passeggeri aventi diritto (i parametri per l'ottenimento di tale contributo possono variare a seconda dei casi); oppure
  - un importo forfettario pagato in anticipo a compensazione dei costi di start up sostenuti dal vettore; oppure
  - importi forfettari pagati al vettore al raggiungimento di determinate soglie di passeggeri trasportati; oppure
  - una combinazione delle modalità di cui sopra.

2.3 L'ammontare degli IST può variare a seconda della rilevanza strategica della rotta, del numero delle frequenze settimanali, del tipo di aeromobile, dei volumi di traffico attesi, dei ricavi non aviation attesi a seguito dell'attivazione del volo.

2.4 Gli IST sono di importo predeterminato e definito nel tempo ed il loro pagamento avviene ex post, una volta che SAGAT abbia verificato che il vettore ha soddisfatto tutte le condizioni.

2.5 Gli IST verranno corrisposti sulla base di un contratto scritto siglato dalle parti. SAGAT si riserva il diritto di estendere la durata di un contratto avente ad oggetto IST.

2.6 Il pagamento degli IST è di norma vincolato:

- all'effettuazione di un numero minimo di voli sulle rotte eligibili nel corso della validità del contratto;
- ai pagamenti puntuali e regolari delle tariffe aeroportuali in vigore.

### **3. ACCESSO AD UN CONTRATTO AVENTE AD OGGETTO IST**

3.1 I vettori interessati a sviluppare nuove rotte all'Aeroporto di Torino e che desiderano accedere ai contributi IST, possono inoltrare richiesta e-mail all'ufficio commerciale aviation SAGAT ([aviationbusiness@sagat.trn.it](mailto:aviationbusiness@sagat.trn.it)).

3.2 Nella richiesta occorre specificare:

- a) vettore, flotta, network e basi operative;
- b) le rotte che il vettore intende operare;
- c) gli operativi previsti (periodo di operatività, numero di frequenze settimanali, tipo di aeromobile);

3.3 SAGAT si riserva il diritto di richiedere al vettore ulteriori informazioni o di condurre delle proprie analisi al fine di verificare la serietà e la solidità finanziaria del vettore richiedente.

3.4 In caso di verifica con esito positivo, SAGAT inizierà una trattativa commerciale con il vettore richiedente per definire i contenuti di un contratto avente ad oggetto IST a condizione che SAGAT abbia il potere di decidere, a sua discrezione, se sottoscrivere oppure no il contratto.

3.5 Nel caso in cui più di un vettore abbia richiesto contributi per la stessa direttrice, e a seguito di riscontro positivo in relazione ad affidabilità e solidità finanziaria, SAGAT si riserva di poter condurre trattative parallele, fermo restando che SAGAT ha in ogni caso il diritto, a sua discrezione, di scegliere uno o più vettori per la sottoscrizione dei contratti avente ad oggetto IST.

## 4. CASI DI SVILUPPO TRAFFICO

### 4.1 NUOVI COLLEGAMENTI DI LINEA

- a) Impegno del vettore: operare almeno una frequenza settimanale su una destinazione non servita dallo stesso vettore o da altri vettori con voli di linea diretti o su una destinazione per la quale il vettore 'incumbent' abbia annunciato la cancellazione delle proprie operazioni.
- b) IST: un contributo economico come descritto al paragrafo 2.2 – l'ammontare dell'IST può variare a seconda della rilevanza strategica del collegamento, del numero delle frequenze settimanali, del tipo di aeromobile, dei volumi di traffico attesi, dei ricavi non aviation attesi a seguito dell'attivazione del volo.
- c) Durata del contratto IST: fino a 5 (cinque) anni. SAGAT si riserva il diritto di estenderne la durata.
- d) Altre condizioni: SAGAT potrà richiedere al vettore l'impegno ad operare per un periodo minimo di tempo (es. 12 mesi, una stagione IATA, etc)
- e) Destinazioni prioritarie: la tabella che segue elenca alcune destinazioni che sono considerate prioritarie per lo sviluppo dell'Aeroporto di Torino. Il vettore richiedente potrà in ogni caso proporre altre destinazioni; SAGAT verificherà il potenziale della rotta proposta sia in termini di potenziale traffico passeggeri che di profittabilità della rotta e potrà decidere di aggiungerla alla lista delle destinazioni prioritarie.

| Areas       | Destinations    | Countries      | IATA Codes  |
|-------------|-----------------|----------------|-------------|
| Africa      | Marrakesh       | Morocco        | RAK         |
|             | Tunis           | Tunisia        | TUN         |
| Middle East | Tel Aviv        | Israel         | TLV         |
|             | Abu Dhabi       | UAE            | AUH         |
|             | Dubai           | UAE            | DXB         |
| Europe      | Lisbon          | Portugal       | LIS         |
|             | Paris-Orly      | France         | ORY         |
|             | Stuttgart       | Germany        | STR         |
|             | Düsseldorf      | Germany        | DUS         |
|             | Prague          | Czech Republic | PRG         |
|             | Budapest        | Hungary        | BUD         |
|             | Dublin          | Ireland        | DUB         |
|             | Glasgow         | Ireland        | GLA         |
|             | Katowice        | Poland         | KTW         |
|             | Krakow          | Poland         | KRK         |
|             | Geneva          | Switzerland    | GVA         |
|             | London Heathrow | UK             | LHR         |
|             | Belgrade        | Serbia         | BEG         |
|             | Copenhagen      | Denmark        | CPH         |
|             | Stockholm       | Sweden         | ARN NYO     |
|             | Oslo            | Norway         | OSL         |
|             | Vienna          | Austria        | VIE         |
|             | Moscow          | Russia         | DME SVO VKO |
|             | St. Petersburg  | Russia         | LED         |
| Italy       | Venice          |                | VCE         |
|             | Trieste         |                | TRS         |
|             | Ancona          |                | AOI         |

## 4.2 SVILUPPO DI UN COLLEGAMENTO DI LINEA GIA' OPERATO

### 4.2.1 SVILUPPO DOVUTO A NUOVO VETTORE ENTRANTE

- Impegno del vettore: un nuovo vettore assume l'impegno ad operare almeno una frequenza settimanale su una destinazione già servita da altro vettore.
- IST: un contributo economico come descritto al paragrafo 2.2 – l'ammontare dell'IST può variare a seconda della rilevanza strategica del collegamento, del numero delle frequenze settimanali, del tipo di aeromobile, dei volumi di traffico attesi, dei ricavi non aviation attesi a seguito dell'attivazione del volo.
- Durata del contratto IST: fino a 5 (cinque) anni. SAGAT si riserva il diritto di estenderne la durata.

- d) Altre condizioni: SAGAT potrà richiedere al vettore l'impegno ad operare per un periodo minimo di tempo (es. 12 mesi, una stagione lata, etc)

#### 4.2.2 SVILUPPO DOVUTO A INCREMENTO DELLE FREQUENZE O INCREMENTO DELLA CAPACITA'

- a) Impegno del vettore: un vettore che già operi voli di linea verso una data destinazione assume l'impegno (i) ad operare almeno una frequenza settimanale aggiuntiva sulla stessa rotta rispetto alla stessa stagione IATA dell'anno precedente OPPURE (ii) ad incrementare il numero dei posti offerti sulla stessa rotta rispetto alla stessa stagione IATA dell'anno precedente almeno del 30% a seguito di cambio aeromobile.
- b) IST: un contributo economico come descritto al paragrafo 2.2 – l'ammontare dell'IST può variare a seconda della rilevanza strategica del collegamento, del numero delle frequenze settimanali, del tipo di aeromobile, dei volumi di traffico attesi, dei ricavi non aviation attesi a seguito dell'attivazione del volo.
- c) Durata del contratto IST: fino a 5 (cinque) anni. SAGAT si riserva il diritto di estenderne la durata.
- d) Altre condizioni: SAGAT potrà richiedere al vettore l'impegno ad incrementare le frequenze o la capacità per un periodo minimo di tempo (es. 12 mesi, una stagione lata, etc)

#### 4.3 INCREMENTO VOLUMI PASSEGGERI

- a) Impegno del vettore: un vettore, nuovo entrante o che già operi voli sull'aeroporto, assume l'impegno a sviluppare sull'Aeroporto, in un breve lasso di tempo, un network di destinazioni (con o senza aerei in base) in grado di determinare un significativo e rapido incremento dei volumi passeggeri e di ottimizzare l'utilizzo delle infrastrutture dell'Aeroporto di Torino; il vettore si impegna anche a sviluppare ulteriormente questo network negli anni a seguire in base ad uno schema di sviluppo traffico inserito nel contratto.
- b) IST: verrà negoziato uno schema di IST ad hoc in cui è possibile includere una combinazione di incentivi di cui al paragrafo 2.2 e altre forme di supporto operativo.
- c) Durata del contratto IST: fino a 10 (dieci) anni. SAGAT si riserva il diritto di estenderne la durata.
- d) Altre condizioni: il pagamento di IST può dipendere dal raggiungimento da parte del vettore di predeterminate soglie di traffico in ciascun anno/stagione del contratto.

#### 4.4 DESTINAZIONI CHIAVE

##### A. DETROIT

In base a stime e proiezioni del potenziale di traffico e a feedback ricevuti dai passeggeri che utilizzano l'aeroporto e dalle aziende che operano sul territorio, SAGAT ritiene che un collegamento diretto Torino-Detroit darebbe grande risalto allo sviluppo della sua rete di collegamenti.

Gran parte del traffico business passeggeri diretto sarebbe garantito dalla presenza sia a Torino che a Detroit di importanti aziende del settore automotive, prima fra tutte il gruppo FCA che ha sede sia a Torino che Detroit.

Inoltre Detroit è uno dei principali hub dell'Alleanza Skyteam e Delta Airlines e potrebbe offrire ai passeggeri provenienti da Torino numerose coincidenze verso il Nord e Centro America.

Ai vettori che si impegnino ad offrire collegamenti regolari di linea sulla direttrice Torino Detroit SAGAT è disponibile ad offrire uno schema IST ad hoc in cui è possibile includere una combinazione di incentivi di cui al paragrafo 2.2 e altre forme di supporto operativo.

##### B. LONDON CITY

London City è l'aeroporto preferito dalla comunità business che si reca a Londra.

La scarsa disponibilità di slot e problemi di congestione dovuti a spazio limitato lo hanno reso un aeroporto di prestigio e di "elite" che si adatterebbe perfettamente alla rete dei collegamenti dell'Aeroporto di Torino, data la prevalenza di traffico d'affari.

Ai vettori che si impegnino ad offrire collegamenti regolari di linea sulla direttrice Torino London City, SAGAT è disponibile ad offrire uno schema IST ad hoc in cui è possibile includere una combinazione di incentivi di cui al paragrafo 2.2 e altre forme di supporto operativo.

*Per ulteriori informazioni o chiarimenti contattare l'ufficio commerciale aviation SAGAT.*

*e-mail:* [aviationbusiness@sagat.trn.it](mailto:aviationbusiness@sagat.trn.it)

*phone (Maria Cristina Dematteis):* 0039-011-5676244.

Caselle, 31/08/2016.