

## POLICY DI SVILUPPO DEL TRAFFICO

Edizione del 26 gennaio 2024

### 1. DISCLAIMER LEGALE

SAGAT S.p.A. è responsabile della gestione dell'Aeroporto di Torino (di seguito "Aeroporto"). Il suo capitale è interamente posseduto da soci privati e le attività dell'aeroporto sono autofinanziate senza alcun accesso a contributi di esercizio pubblici.

La presente Policy di sviluppo del traffico (di seguito anche "Policy") trova riferimento nella normativa di seguito indicata:

- comunitaria, in materia di aiuti all'avviamento delle rotte (Comunicazione della Commissione 2014/C 99/03 del 4 aprile 2014, sugli aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree) in caso di utilizzo di risorse aventi natura pubblica;
- nazionale, da ultimo sancita dai commi 14 e 15 dell'art. 13 del decreto-legge 23 dicembre 2013, n. 145, convertito con modificazioni dalla legge 21 febbraio 2014, n. 9 come modificati dall'art. 1 comma 7 del decreto-legge 10 agosto 2023, n. 104, convertito con modificazioni dalla legge 9 ottobre 2023, n. 136, recante disposizioni urgenti a tutela degli utenti, in materia di attività economiche e finanziarie e investimenti strategici.

La Policy rappresenta:

- uno strumento attuativo di compliance normativa e regolamentare, da cui non scaturisce – per il mero tramite della pubblicazione – un obbligo a contrarre a carico della SAGAT e, parimenti, un diritto soggettivo o un interesse legittimo alla corresponsione di incentivi a favore dei vettori operanti sull'Aeroporto;
- uno strumento commerciale di comunicazione, atto a garantire alle compagnie aeree trasparente accessibilità ai programmi di incentivazione di tempo in tempo di interesse di SAGAT, fermo restando che SAGAT stessa può liberamente modificare o aggiornare la propria policy in qualsiasi momento e a propria discrezione, in relazione, ad esempio, all'evoluzione dell'andamento del mercato e/o di ragioni infrastrutturali e operative e/o di modifiche alla normativa vigente;
- l'esemplificazione di casistiche di schemi di corresponsione di incentivi da parte di SAGAT, rimanendo peraltro ogni valutazione di interesse all'incentivazione dell'attività volativa pieno appannaggio delle SAGAT, sulla scorta delle proprie politiche di sviluppo traffico e dei termini, modalità, tempistiche e parametri ritenuti da essa più adeguati; è fatta sempre salva la piena facoltà di SAGAT di negoziare direttamente con un vettore qualora non vi siano manifestazioni di interesse, ovvero qualora le manifestazioni ricevute non risultino in linea con gli obiettivi della società o non paiano sostenibili dalla medesima.

### 2. PREMESSA, OBIETTIVI E PRINCIPI GENERALI

2.1 Nel 2019, presso l'Aeroporto di Torino, sono transitati 3,95 milioni di passeggeri con 43.655 movimenti assistiti. Nel corso del 2020, l'emergenza sanitaria legata alla

diffusione del COVID-19, ha comportato la sostanziale sospensione dell'attività volativa per alcuni mesi dell'anno e una sensibile riduzione dei volumi all'atto della ripresa delle operazioni. L'annualità 2020 si è chiusa con un traffico totale di 1,4 milioni di passeggeri, in riduzione del 64% rispetto al 2019. L'emergenza sanitaria si è poi protratta nel corso del 2021, comportando anche in tale annualità dati di traffico in marcata riduzione rispetto al 2019: nel 2021 sono transitati 2,07 milioni di passeggeri, con una perdita del -47,7% nel raffronto con il periodo pre-pandemico. L'impatto della pandemia Covid-19 sul traffico ha avuto ancora ripercussioni sui primi tre mesi del 2022 a causa dell'acuirsi del numero di contatti dovuti alla variante omicron. Dalla stagione Summer 2022 si sono avvertiti i primi segnali di una ripartenza del traffico, tipicamente leisure, di breve e medio raggio, che sono proseguiti nel corso dell'anno intero e hanno portato al numero record di 4.193.881 passeggeri. Anche il 2023 è contraddistinto, in termini di volumi di traffico, da un andamento positivo del traffico: i passeggeri registrati nel 2023 sono stati infatti 4.531.185, in aumento del +8% rispetto al 2022.

La crescita dei volumi complessivi oltre i livelli del 2023 non ha tuttavia riguardato tutti i segmenti di traffico e tutte le tipologie di vettori: se infatti il traffico leisure, principalmente servito da vettori low-cost, ha fatto registrare crescita sensibili, soprattutto in relazione al traffico turistico incoming (sia domestico che, in misura ancora maggiore, dall'estero), il segmento business, tipicamente servito da vettori legacy attraverso i principali hub europei, non è ancora tornato ai livelli di capacità e di riempimento pre-pandemici.

La situazione geopolitica, inoltre, con il perdurare dell'impatto della guerra in Ucraina e con lo scoppio del conflitto tra Israele e Hamas, ha determinato un nuovo scenario di incertezza, tale per cui le prospettive di sviluppo del traffico nei prossimi anni rimangono alla data dell'aggiornamento della presente Policy, incerte.

- 2.2 Le attività dell'Aeroporto di Torino, inoltre, sono strutturalmente esposte alla forte concorrenza degli aeroporti limitrofi di Milano Malpensa e Bergamo Orio al Serio in conseguenza della quale l'Aeroporto di Torino subisce una pesante perdita di traffico del proprio bacino di riferimento in favore degli scali concorrenti.
- 2.3 Disponendo di una infrastruttura aeroportuale con capacità sino a 7/8 milioni di passeggeri, allo stato non satura, SAGAT ha l'esigenza di raggiungere livelli di traffico e di connettività superiori e di sviluppare il proprio network di destinazioni in modo tale da utilizzare al meglio la capacità delle sue infrastrutture, contenendo i costi fissi e recuperando redditività e, allo stesso tempo, di competere in modo più efficace con gli scali vicini, contenendo le perdite di traffico in favore di questi .
- 2.4 Per gli obiettivi di cui sopra SAGAT ha predisposto la presente 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').
- 2.5 L'accesso agli incentivi di sviluppo traffico è garantito in modo trasparente e non discriminatorio nel rispetto dei principi a tutela della concorrenza, così come definiti

dalle vigenti normative comunitarie e nazionali, e in coerenza con gli obiettivi e le politiche della SAGAT.

### 3. INCENTIVI DI SVILUPPO TRAFFICO

#### 3.1. Definizione

Gli IST consistono in contributi economici concessi ai vettori che si impegnano a migliorare, sviluppare o incrementare le proprie attività presso l'Aeroporto e che:

- soddisfino i requisiti di cui al successivo capitolo 4 della Policy
- rispettino le condizioni di uno dei casi di sviluppo traffico elencati al capitolo 5 della Policy.

#### 3.2. Tipologie

Gli IST sono riconosciuti ai Vettori in proporzione o in relazione a driver predeterminati ovvero a fronte dell'adempimento di specifiche obbligazioni assunte nei confronti della SAGAT. A titolo di esempio, e fermo restando che i parametri precisi per l'ottenimento degli IST sono definiti caso per caso, possono consistere in:

- un contributo a passeggero da erogarsi per il numero di passeggeri aventi diritto;
- un contributo a volo (turnaround) da erogarsi per il numero di voli aventi diritto;
- un contributo proporzionale alla quantità di merce trasportata;
- un importo forfettario pagato (in anticipo o a consuntivo) a compensazione dei costi di start up sostenuti dal vettore;
- importi forfettari pagati al vettore al raggiungimento di determinati target di traffico;
- importi forfettari erogati a titolo di bonus addizionale, in relazione all'adempimento di specifiche obbligazioni (ad es. in materia ambientale);
- una combinazione delle modalità di cui sopra.

#### 3.3. Importo

Gli IST sono di importo predeterminato e definito nel tempo (con un andamento di norma calante nel tempo in caso di accordi di lunga durata). In caso di accordi pluriennali, gli IST possono essere soggetti a meccanismi di rideterminazione periodica in funzione dell'andamento delle tariffe aeroportuali, secondo meccanismi e parametri predefiniti.

L'ammontare degli IST può, di caso in caso, variare a seconda di parametri quali: la rilevanza strategica della rotta, il numero delle frequenze settimanali, il tipo di aeromobile utilizzato (anche in considerazione della performance ambientale in termini di rumore, consumo di combustibile e ed emissioni), i volumi di traffico attesi, l'assunzione di specifiche obbligazione aggiuntive da parte del vettore in termini di servizio, i ricavi non aviation attesi a seguito dell'attivazione del volo etc.

Di norma l'ammontare degli IST deve essere determinato in modo che, tenendo conto di tutte le tipologie di IST previste nel singolo programma di incentivazione, la contribuzione media per passeggero adulto partente riconosciuta da SAGAT non ecceda il 80% del previsto ricavo aviation medio per passeggero adulto partente. Tale limite potrà essere motivatamente derogato per periodi limitati di tempo in presenza di programmi destinati ad operazioni ed opportunità commerciali di eccezionale valore

strategico ovvero, senza limiti di tempo, a sostegno di operazioni che si prevede possano determinare ricavi di diversa natura per la SAGAT in misura tale da giustificare l'eccezionale livello di contribuzione. In nessun caso la contribuzione media per passeggero adulto partente riconosciuta da SAGAT potrà eccedere il 100% del previsto ricavo aviation medio per passeggero adulto partente.

### 3.4. Pagamento

Gli IST verranno corrisposti sulla base di un contratto in forma scritta tra le parti. Il pagamento degli IST avviene di norma ex post, una volta verificato che il vettore abbia soddisfatto tutte le condizioni. In casi particolari, il contratto può prevedere – al ricorrere di precise condizioni predefinite – il pagamento di acconti sugli IST, fermi restando il conguaglio e/o la restituzione a seguito della verifica dell'effettiva soddisfazione di tutte le condizioni previste per il pagamento definitivo.

## 4. BENEFICIARI

4.1 Possono accedere ad un programma di incentivazione ai sensi della Policy, vettori aerei in possesso dei seguenti requisiti minimi:

- titolarità di regolare licenza di vettore aereo (AOC) e, ove necessario, dei diritti di traffico per le destinazioni proposte;
- non figurare nella EU Safety list.

Possono accedere ad un programma di incentivazione ai sensi della Policy anche tour operator che garantiscono l'acquisto di allotment, condividendo con i vettori aerei il rischio d'impresa nell'avviamento e/o nell'operatività di collegamenti charter o di linea. Le disposizioni di cui alla presente Policy riferite ai vettori devono intendersi, ove compatibili, applicabili anche ai tour operator.

4.2 SAGAT avrà inoltre facoltà di valutare, ai fini dell'ammissione di un vettore ad un programma di incentivazione, la sussistenza in carico al vettore medesimo delle seguenti fattispecie, da considerarsi quali indici di scarsa affidabilità ed onorabilità e avrà piena facoltà di negare l'ammissione qualora la controparte non dia al riguardo adeguate garanzie:

- gravi violazioni di legge o regolamento ovvero sussistenza di indagini o accertamenti in corso in relazione alla commissione delle stesse da parte del vettore o dei suoi rappresentanti legali;
- gravi inadempimenti ad obblighi contrattuali nei confronti della SAGAT, ivi inclusi quelli relativi al pagamento dei diritti aeroportuali;
- gravi inadempimenti alle procedure aeroportuali operative e di safety in vigore presso l'Aeroporto, ivi inclusi il Manuale di Scalo e il Regolamento di Scalo;
- sussistenza di contenziosi nei confronti di SAGAT o di società da questa controllate o ad essa collegate;
- istanza o ammissione a procedure concorsuali, ancorché in continuità aziendale;
- scarsa solidità patrimoniale o finanziaria.

4.3 La valutazione in merito all'affidabilità ed onorabilità del vettore ai fini dell'ammissione ad un programma di incentivazione sarà condotta dalla SAGAT in modo discrezionale.

## 5. CASI DI SVILUPPO TRAFFICO

### 5.1 COVID RESTART

- a) Impegno del vettore: un vettore che già operi voli di linea verso una data destinazione e che abbia sospeso/ridotto la capacità offerta in conseguenza dell'emergenza COVID e delle relative limitazioni, assume l'impegno alla progressiva riattivazione delle rotte sospese o al progressivo recupero di capacità verso i livelli pre-crisi.
- b) IST: un contributo economico come descritto al capitolo 3 – l'ammontare e la/le tipologia/e dell'IST può/possono 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: di norma fino ad un massimo di due stagioni IATA con facoltà per la SAGAT di concludere accordi di durata superiore in ragione delle tempistiche attese di recupero della capacità.
- d) Altre condizioni: il riconoscimento dell'IST può non essere vincolato all'effettuazione di un numero minimo di collegamenti e di frequenze.

### 5.2 NUOVI COLLEGAMENTI DI LINEA O CHARTER

- a) Impegno del vettore: operare con regolarità su una destinazione non servita dallo stesso vettore o da altri vettori con voli di linea o charter diretti o su una destinazione per la quale il vettore 'incumbent' abbia annunciato la cancellazione delle proprie operazioni. Una destinazione servita dallo stesso vettore o da altri vettori con collegamenti operati solo stagionalmente potrà essere considerata non servita, ai fini dell'applicazione del presente caso, qualora la SAGAT ritenga sussistente un interesse alla destagionalizzazione della destinazione.
- b) IST: un contributo economico come descritto al capitolo 3 – l'ammontare e la/le tipologia/e dell'IST può/possono variare a seconda del potenziale stimato e della rilevanza strategica del collegamento, del numero delle frequenze settimanali, del numero e della tipologia di collegamenti in connessione nell'aeroporto di destinazione, 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: di norma fino a 5 (cinque) anni con facoltà per la SAGAT di concludere accordi di durata superiore in ragione delle peculiarità del collegamento.

- 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	Sharm el-Sheikh	Egypt	SSH
	Cairo	Egypt	CAI
	Tunis	Tunisia	TUN
Middle East	Istanbul	Turkey	IST
	Doha	Qatar	DIA
	Abu Dhabi	UAE	AUH
	Dubai	UAE	DXB
Europe	Vienna	Austria	VIE
	Brussels	Belgium	BRU
	Tallin	Estonia	TLL
	Helsinki	Finland	HEL
	Stuttgart	Germany	STR
	Düsseldorf	Germany	DUS
	Hamburg	Germany	HAM
	Berlin	Germany	BER
	Budapest	Hungary	BUD
	Riga	Latvia	RIX
	Luxembourg	Luxembourg	LUX
	Rotterdam	Netherlands	RTM
	Eindhoven	Netherlands	EIN
	Oslo	Norway	OSL
	Warsaw	Poland	WAW
	Lisbon	Portugal	LIS
	Belgrade	Serbia	BEG
	Bratislava	Slovakia	BTS
	Bilbao	Spain	BIO
	London Heathrow	UK	LHR
	Bristol	UK	BRS
Birmingham	UK	BHX	
Glasgow	UK	GLA	
Manchester	UK	MAN	
Italy	Comiso	Italy	CIY
	Reggio Calabria	Italy	REG
	Crotone	Italy	CRV

### 5.3 SVILUPPO O MIGLIORAMENTO DI UN COLLEGAMENTO DI LINEA GIA' OPERATO

#### 5.3.1 SVILUPPO DOVUTO A NUOVO VETTORE ENTRANTE

- a) Impegno del vettore: un nuovo vettore assume l'impegno ad operare regolarmente su una destinazione già servita da altro vettore.
- b) IST: un contributo economico come descritto al capitolo 3 – l'ammontare e la/le tipologia/e dell'IST può/possono variare a seconda della rilevanza strategica del collegamento, del numero delle frequenze settimanali, del numero e della tipologia di collegamenti in connessione nell'aeroporto di destinazione, del livello di saturazione del mercato specifico, 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: di norma fino a 5 (cinque) anni con facoltà per la SAGAT di concludere accordi di durata superiore in ragione delle peculiarità del collegamento.
- 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)

#### 5.3.2 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 in misura apprezzabile il numero dei posti offerti sulla stessa rotta rispetto alla stessa stagione IATA dell'anno precedente a seguito di cambio aeromobile.
- b) IST: un contributo economico come descritto al capitolo 3 – l'ammontare e la/le tipologia/e dell'IST può/possono variare a seconda della rilevanza strategica del collegamento, del numero delle frequenze settimanali aggiuntive proposte, del tipo di aeromobile proposto, dei volumi aggiuntivi di traffico attesi, del numero e della tipologia di collegamenti in connessione aggiuntivi nell'aeroporto di destinazione, del livello di saturazione del mercato specifico, dei ricavi non aviation attesi a seguito dell'attivazione del volo.
- c) Durata del contratto IST: di norma fino a 5 (cinque) anni con facoltà per la SAGAT di concludere accordi di durata superiore in ragione delle peculiarità del collegamento.

- 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 IATA, etc)

#### 5.4 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 determinato 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.
- b) IST: un contributo economico come descritto al capitolo 3 – l'ammontare e la/le tipologia/e dell'IST può/possono variare a seconda dei volumi proposti. In caso di base l'accordo potrà prevedere IST specifici in relazione al numero e alla tipologia di aeromobili basati e prevedere inoltre altre forme di supporto operativo e commerciale in considerazione delle benefiche ricadute in termini operativi, economici ed occupazionali della base sull'Aeroporto e sul territorio.
- c) Durata del contratto IST: di norma fino a 5 (cinque) anni con facoltà per la SAGAT di concludere accordi di durata superiore in ragione di accordi che comportino incrementi di volumi particolarmente significativi.
- 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.

#### 5.5 MIGLIORAMENTO DEL PRODOTTO

- a) Impegno del vettore: un vettore, nuovo entrante o che già operi voli sull'aeroporto, assume l'impegno ad operare su una rotta già servita dallo scalo introducendo elementi migliorativi del servizio offerto ai passeggeri, ad esempio adottando orari o condizioni di servizio più consoni alle esigenze della clientela (e.g. rotta TRN-LON, operare il volo in uscita da Torino al mattino presto e garantire il rientro in serata, con aeromobile in sosta notturna, consentendo l'andata e rientro in giornata al traffico business).
- b) IST: un contributo economico come descritto al capitolo 3 – l'ammontare e la/le tipologia/e dell'IST può/possono variare a seconda della natura e rilevanza strategica del miglioramento proposto, anche in considerazione del numero e della tipologia di collegamenti aggiuntivi in connessione nell'aeroporto di destinazione.

- c) Durata del contratto IST: di norma fino a 5 (cinque) anni con facoltà per la SAGAT di concludere accordi di durata superiore in ragione di miglioramenti particolarmente strategici e/o significativi.

## 5.6 MANTENIMENTO DI UN COLLEGAMENTO CRITICO

- a) Impegno del vettore: un vettore che già operi uno o più collegamenti sull'Aeroporto e che dichiari la motivata intenzione di cancellare/ridurre il collegamento a fronte di risultati commerciali non soddisfacenti o di problemi di capacità/tecnici (collegamento critico), assume l'impegno mantenere il/i collegamento/i critico/i.
- b) IST: un contributo economico come descritto al capitolo 3 – l'ammontare e la/le tipologia/e dell'IST può/possono variare a seconda della rilevanza strategica del collegamento, del numero delle frequenze settimanali, del tipo di aeromobile, dei volumi di traffico attesi, del numero e della tipologia di collegamenti in connessione nell'aeroporto di destinazione, dei ricavi non aviation attesi a seguito del mantenimento del volo o dei minori ricavi che discenderebbero dalla cancellazione/riduzione.
- c) Durata del contratto IST: di norma fino a 5 (cinque) anni con facoltà per la SAGAT di concludere accordi di durata superiore in ragione delle peculiarità del collegamento.

## 6. MODALITA' DI AMMISSIONE AD UN PROGRAMMA DI INCENTIVAZIONE

- 6.1 I vettori interessati a migliorare, sviluppare o incrementare le proprie attività presso l'Aeroporto 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)).
- 6.2 Nella richiesta occorre specificare:
- vettore, flotta, network e basi operative;
  - le rotte che il vettore intende operare;
  - gli operativi previsti (periodo di operatività, numero di frequenze settimanali, tipo di aeromobile);
- 6.3 SAGAT si riserva il diritto di richiedere al vettore ulteriori informazioni o di condurre delle proprie analisi al fine di verificare il possesso dei requisiti di cui al precedente capitolo 4 della Policy.
- 6.4 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, ferma restando la facoltà di SAGAT di non addivenire alla sottoscrizione di alcun accordo laddove non ritenga sussistenti i presupposti di cui alla presente Policy.

6.5 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 sulla base dei criteri di cui alla presente Policy, di scegliere uno o più vettori per la sottoscrizione dei contratti avente ad oggetto IST.

## 7. ACCORDO DI INCENTIVAZIONE

- 7.1 In caso di conclusione con esito positivo di una trattativa condotta nelle forme di cui al precedente capitolo, le Parti addiverranno alla sottoscrizione di un accordo di incentivazione, concluso in forma scritta e redatto sulla base degli standard contrattuali di SAGAT, nel quale saranno, tra l'altro, dettagliati:
- la durata dell'accordo, ferma la possibilità per le Parti di pattuirne la proroga alla scadenza;
  - la/le tipologie di incentivo previste tra quelle di cui al precedente paragrafo 3.2;
  - i rispettivi obblighi delle parti;
  - i target ed i parametri per la determinazione in concreto dell'incentivo applicabile;
  - i tempi, le condizioni e le modalità per l'erogazione degli IST.
- 7.2 Sino alla formalizzazione per iscritto di un accordo di incentivazione, il vettore non avrà diritto all'erogazione di incentivi, non valendo a provare la conclusione dell'accordo gli scambi di corrispondenza commerciale condotti nel corso delle trattative.
- 7.3 I contenuti di un accordo di incentivazione rivestono carattere confidenziale e non possono formare oggetto di comunicazione o divulgazione se non in adempimento di un obbligo legale.

## 8. EFFICACIA DELLA POLICY

La Policy è redatta e pubblicata in lingua italiana ed in lingua inglese, fermo restando che in caso di discordanza prevarrà il testo italiano.

La Policy è efficace dalla data della sua pubblicazione sul sito internet della SAGAT. Essa conserva la propria efficacia sino alla pubblicazione di un aggiornamento o di una nuova Policy con le medesime modalità.

In caso di aggiornamento o di pubblicazione di una nuova Policy, gli accordi di incentivazione sottoscritti sulla base delle Policy precedenti rimarranno in vigore alle condizioni pattuite sino alla loro naturale scadenza.

\*\*\* \*\*

*Per ulteriori informazioni o chiarimenti contattare il servizio Sviluppo Aviation e Cargo Management SAGAT.*

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

*phone (Elisa Del Medico): 0039-011-5676220.*