

trimoniali, sulla base delle quali la società dimostra, sotto la propria responsabilità, l'equilibrio della gestione e la sostenibilità del Piano degli investimenti»;

10.2. comma 4. «La società al verificarsi di quanto previsto all'art. 6, comma 3, è tenuta a presentare, a ENAC il PEF debitamente aggiornato con le misure necessarie a dimostrare il mantenimento delle condizioni di sostenibilità economico-finanziaria delle opere sottoposte all'autorizzazione diretta delle strutture tecniche».

11. Occorre inserire apposita clausola di rinuncia al contenzioso che si propone del seguente tenore: «1. La società, con il presente Contratto di programma, rinuncia ad ogni diritto e/o pretesa, di tipo anche tariffario, connessi al quadro normativo e regolamentare di settore, alla concessione e/o al medesimo Contratto e a quelli precedentemente stipulati, nonché alle azioni proposte nei giudizi pendenti relativi a tutti gli ambiti citati. 2. Entro sessanta giorni dalla data di efficacia del presente Contratto, le Parti, nel caso di giudizi pendenti, formalizzano, presso gli organi giurisdizionali competenti, gli atti di rinuncia secondo le modalità di rito.»

Roma, 28 novembre 2018

Il vice Presidente: TRIA

Il segretario: GIORGETTI

Registrato alla Corte dei conti il 3 aprile 2019

Ufficio di controllo sugli atti del Ministero dell'economia e delle finanze, reg. n. 1-265

19A02443

DELIBERA 28 novembre 2018.

Aeroporto di Napoli - Parere sul contratto di programma tra l'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC) e la società Gestione servizi aeroporti campani (GE.S.A.C.) S.p.a. (2016-2019). (Delibera n. 67/2018).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Vista la legge 27 febbraio 1967, n. 48, recante «Attribuzioni e ordinamento del Ministero del bilancio e della programmazione economica e istituzione del Comitato dei Ministri per la programmazione economica» visto, in particolare, l'art. 16, concernente l'istituzione e le attribuzioni del Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE), nonché le successive disposizioni legislative relative alla composizione dello stesso Comitato;

Vista la legge 23 agosto 1988, n. 400 e successive modificazioni, concernente «Disciplina dell'attività di Governo e ordinamento della Presidenza del Consiglio dei ministri»;

Vista la legge 7 agosto 1990, n. 241 e successive modificazioni, concernente «Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi»;

Visto il decreto legislativo 5 dicembre 1997, n. 430, che demanda a questo Comitato la definizione delle linee guida e dei principi comuni per le amministrazioni che esercitano funzioni in materia di regolazione dei servizi di pubblica utilità, ferme restando le competenze delle autorità di settore;

Visto l'art. 37, comma 6-ter del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201 e successive modificazioni, che demanda all'Autorità nazionale di vigilanza le funzioni di regolazione economica del settore e di vigilanza, precisando che restano ferme le competenze di questo Comitato in tema di approvazione dei contratti di programma e degli atti convenzionali, con particolare riferimento ai profili di finanza pubblica;

Vista la delibera 30 aprile 2012, n. 62, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 122 del 2012, concernente il «regolamento interno del Comitato interministeriale per la programmazione economica. Modifica della delibera CIPE n. 58/2010»;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 25 novembre 2008, con il quale si è proceduto alla riorganizzazione del Nucleo di consulenza per l'attuazione delle linee guida per la regolazione dei servizi di pubblica utilità (NARS) e che all'art. 1, comma 1, prevede la verifica, da parte dello stesso Nucleo, dell'applicazione – nei contratti di programma sottoposti a questo Comitato – dei principi in materia di regolazione tariffaria relativi al settore considerato;

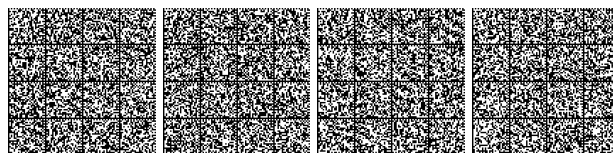
Vista la normativa vigente in materia di Codice unico di progetto (CUP) e, in particolare:

1. la delibera del 27 dicembre 2002, n. 143, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 87 del 2003 e la relativa errata corregge pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 140 del 2003, nonché la delibera del 29 settembre 2004, n. 24, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 276 del 2004, con le quali questo Comitato ha definito il sistema per l'attribuzione del CUP e ha stabilito che il CUP deve essere riportato su tutti i documenti amministrativi e contabili, cartacei ed informatici, relativi a progetti di investimento pubblico, e deve essere utilizzato nelle banche dati dei vari sistemi informativi, comunque interessati ai suddetti progetti;

2. la legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante «Disposizioni ordinarie in materia di pubblica amministrazione» che, all'art. 11, dispone che ogni progetto di investimento pubblico deve essere dotato di un CUP;

3. la legge 13 agosto 2010, n. 136, come modificata dal decreto-legge 12 novembre 2010, n. 187, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2010, n. 217, che, tra l'altro, definisce le sanzioni applicabili in caso di mancata apposizione del CUP sugli strumenti di pagamento;

Visto il codice della navigazione, approvato con regio decreto 30 marzo 1942, n. 327 e successive modificazioni ed in particolare l'art. 704, comma 4, che prevede che «L'affidamento in concessione è subordinato alla sottoscrizione di una convenzione fra il gestore aeroportuale e l'ENAC, nel rispetto delle direttive emanate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. L'ENAC e il gestore aeroportuale stipulano altresì, entro sei mesi dalla



conclusione del primo esercizio finanziario successivo all'affidamento in concessione, un Contratto di programma che recepisce la vigente disciplina di regolazione aeroportuale emanata dal CIPE, in materia di investimenti, corrispettivi e qualità, e quella recata dall'art. 11-*nonies* del decreto-legge 30 settembre 2005, n. 203, convertito, con modificazioni, dalla legge 2 dicembre 2005, n. 248»;

Visto il decreto legislativo 25 luglio 1997, n. 250, istitutivo dell'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC);

Visto l'art. 1, del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito in legge, con modificazioni, dall'art. 1, comma 1, della legge 11 novembre 2014, n. 164, e visto in particolare il comma 11, che prevede «Per consentire l'avvio degli investimenti previsti nei Contratti di programma degli aeroporti di interesse nazionale di cui all'art. 698 del codice della navigazione sono approvati, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti da adottarsi entro centottanta giorni, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, che deve esprimersi improrogabilmente entro trenta giorni, i Contratti di programma sottoscritti dall'ENAC con i gestori degli scali aeroportuali di interesse nazionale. Per gli stessi aeroporti il parere favorevole espresso dalle regioni e dagli enti locali interessati sui piani regolatori aeroportuali in base alle disposizioni del regolamento recante disciplina dei procedimenti di localizzazione delle opere di interesse statale di cui al decreto del Presidente della Repubblica 18 aprile 1994, n. 383, e successive modificazioni, comprende ed assorbe, a tutti gli effetti, la verifica di conformità urbanistica delle singole opere inserite negli stessi piani regolatori. Il termine di centottanta giorni, di cui al primo periodo, decorre dalla data di stipulazione dei suddetti contratti».

Considerata la sentenza della Corte costituzionale 1° dicembre 2015 - 21 gennaio 2016, n. 7, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* - Serie speciale - n. 4 del 2016, che ha dichiarato «l'illegittimità costituzionale dell'articolo 1, comma 11, del suddetto art. 1, comma 11 del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, nella parte in cui, ai fini dell'approvazione, non prevede il parere della regione sui Contratti di programma tra l'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC) e i gestori degli scali aeroportuali di interesse nazionale»;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 17 settembre 2015, n. 201, riguardante il «Regolamento recante l'individuazione degli aeroporti di interesse nazionale, a norma dell'art. 698 del codice della navigazione»;

Viste le deliberazioni n. 20 e n. 42 del 2015, con le quali l'ENAC ha approvato il precedente schema-tipo di Contratto di programma, sulla cui fattispecie si è elaborata la versione presentata a questo Comitato per l'espressione del relativo parere;

Vista la successiva deliberazione 25 gennaio 2018, n. 4 con la quale l'ENAC ha approvato il nuovo schema-tipo di Contratto di programma;

Visto il decreto-legge 28 febbraio 1974, n. 47, convertito dalla legge 16 aprile 1974, n. 117, che ha istituito una tassa di imbarco e sbarco sulle merci trasportate per via aerea;

Vista la legge 5 maggio 1976, n. 324, recante nuove norme in materia di diritti per l'uso degli aeroporti aperti al traffico civile, e successive modificazioni;

Visto l'art. 5 del decreto-legge 18 gennaio 1992, n. 9, convertito dalla legge 28 febbraio 1992, n. 217, recante norme per l'affidamento in concessione dei servizi di sicurezza per il cui espletamento non è richiesto l'esercizio di pubbliche potestà o l'impiego di appartenenti alle forze di polizia;

Visti l'art. 10 della legge 24 dicembre 1993, n. 537 e successive modificazioni, che ha disposto in materia di gestione degli aeroporti;

Visto il decreto-legge 28 giugno 1995, n. 251 «Disposizioni urgenti in materia di gestioni aeroportuali, di trasporti eccezionali e di veicoli adibiti a servizi di emergenza» convertito in legge, con modificazioni, dall'art. 1, comma 1, della legge 3 agosto 1995, n. 351;

Vista la legge 14 novembre 1995, n. 481 riguardante norma per la concorrenza e la regolazione di servizi di pubblica utilità;

Visto il decreto legislativo 13 gennaio 1999, n. 18, attuativo della direttiva 96/67/CE relativa al libero accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità, e successive modificazioni;

Visto il regolamento (CE) 1107/2006 in data 5 luglio 2006, relativo ai diritti delle persone con disabilità e delle persone a mobilità ridotta nel trasporto aereo;

Visto il regolamento (CE) n. 300/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 marzo 2008 che istituisce norme comuni per la sicurezza dell'aviazione civile e che abroga il regolamento (CE) n. 2320/2002;

Vista la direttiva 2009/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 luglio 2009 concernente i diritti aeroportuali;

Visto il decreto-legge 31 gennaio 2007, n. 7, convertito dalla legge 2 aprile 2007, n. 40, che, all'art. 3, reca specifiche disposizioni in materia di trasparenza delle tariffe aeree al fine di garantire ai consumatori un adeguato livello di conoscenza dei costi del servizio;

Visto il decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, con i quali è stata recepita la direttiva 2009/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 marzo 2009 concernente i diritti aeroportuali, che, in particolare:

1. all'art. 71, comma 5, esclude espressamente dall'ambito di applicazione della direttiva 2009/12/CE i diritti riscossi a compenso dei servizi di assistenza fornita alle persone con disabilità e alle persone a mobilità ridotta;

2. all'art. 76, comma 1, del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1 prevede che «Al fine dell'applicazione del sistema dei diritti aeroportuali, l'Autorità di vigilanza predispone specifici modelli tariffari, calibrati sulla base del traffico annuo di movimenti passeggeri registrato, al fine di assicurare che i diritti applicati agli utenti degli aeroporti rispondano ai principi di cui all'art. 80, comma 1»;

Vista la delibera n. 43 del 20 aprile 2016, con la quale l'Autorità di regolazione dei trasporti ha disposto, prescrivendo alcune prescrizioni, che «la nuova proposta di



revisione dei diritti aeroportuali, presentata dalla società Gestione servizi aeroporti campani S.p.a. – Aeroporto di Napoli S.p.a., affidataria in concessione della gestione dell'aeroporto civile di Napoli, a seguito della consultazione nonché del recepimento dei correttivi prescritti dall'autorità con delibera n. 88/2015, è conforme al pertinente modello tariffario di riferimento approvato con delibera n. 64/2014 del 17 settembre 2014»;

Vista la nota 24 ottobre 2018, n. 35766, con la quale il Capo di Gabinetto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso lo schema di Contratto di programma e relativi allegati tra l'ENAC e la società Gestione servizi aeroporti campani (GE.S.A.C.) S.p.a., chiedendo a questo Comitato di esprimere, per quanto necessario in base al quadro normativo vigente, un parere;

Visto l'ordine del giorno della riunione preparatoria di questo Comitato di cui al telegramma n. 5713 del 15 novembre 2018 del segretario di questo Comitato che include l'espressione del parere da parte di questo Comitato sul Contratto in esame;

Considerato che durante la riunione preparatoria, è stata confermata l'iscrizione all'ordine del giorno del parere del Comitato relativamente all'argomento in oggetto;

Considerato che nel corso della suddetta riunione preparatoria del 21 novembre 2018 è stato chiesto al NARS di formulare un parere sullo schema di Contratto di programma e sui suoi allegati;

Visto il parere del NARS n. 3 del 26 novembre 2018, che ha ritenuto che il Contratto possa essere sottoposto a questo Comitato e in particolare che:

1. il CIPE è, a normativa vigente, sia l'organo deputato alla verifica della coerenza della dinamica tariffaria con gli investimenti programmati dalla parte pubblica, e della loro sostenibilità, sia l'organo deputato alla verifica degli investimenti a carico della finanza pubblica;

2. la mera successione delle leggi nel tempo non è sufficiente a determinare antinomie o deroghe al sistema delle specifiche attribuzioni - ad iniziare da quelle in materia di finanza pubblica *ex art. 37, comma 6-ter*, del decreto-legge n. 201 del 2011 - espressamente previste per legge in favore del CIPE in ragione della sua natura, missione e composizione istituzionale, in quanto, altrimenti, esse rischierebbero di essere svuotate per mera via desuntiva in contrasto con il dato letterale e positivo delle norme vigenti;

Considerato che il NARS nel suddetto parere n. 3 del 2018 raccomanda di:

1. recepire, mediante apposito atto aggiuntivo, le prescrizioni formulate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con il Ministero dell'economia e delle finanze, in merito alle modifiche e alle integrazioni al testo del Contratto di programma attualmente in vigore;

2. monitorare - anche attraverso un efficace dialogo istituzionale tra il Ministero istruttore, l'ENAC e l'ART - l'esecuzione del Contratto di programma con particolare riferimento agli investimenti, alle tariffe adottate, all'andamento gestionale e alla solidità patrimoniale e finanziaria al fine di evitare squilibri, tenuto conto delle raccomandazioni dell'ENAC sul punto, e avendo particolare riguardo agli scostamenti tra gli investimenti pianificati

e quelli realizzati anche al fine di assumere le iniziative di cui alle osservazioni del presente parere, tra cui quelle riportate al paragrafo 2.1, dandone tempestiva comunicazione al CIPE;

3. di prevedere, *de futuro*, che l'allegato 7 del Contratto di programma relativo al PEF esponga tutti gli elementi di input necessari ai fini della redazione dei prospetti previsionali (stato patrimoniale, conto economico e rendiconto finanziario);

4. trasmettere a questo comitato la documentazione necessaria ad esprimere parere di competenza con riguardo al Contratto di programma relativo al successivo periodo regolatorio entro i primi tre mesi dell'ultimo anno del periodo regolatorio in scadenza;

Vista la nota 27 novembre 2018, n. 40670, con la quale il Capo di Gabinetto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso l'esito del monitoraggio degli investimenti effettivamente realizzati dal 2016 ad oggi, redatto dall'ENAC, riguardante i contratti di programma relativi agli aeroporti di Genova, Napoli, Torino e Verona;

Preso atto delle risultanze dell'istruttoria svolta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, e in particolare che:

1. in forza della convenzione n. 50, sottoscritta il 9 dicembre 2002, la società Gestione servizi aeroporti campani è affidataria della gestione totale dello scalo aeroportuale di Napoli fino al 2043;

2. in data 24 febbraio 2016, è stato sottoscritto il Contratto di programma oggetto di parere di questo Comitato, il cui periodo di vigenza è 2016-2019;

3. il Contratto comprende il piano quadriennale degli interventi, il piano per la qualità e ambiente ed il piano economico finanziario (PEF);

4. gli interventi ed investimenti per un valore complessivo di circa 44,28 milioni di euro, di cui 10,33 milioni di euro per adeguamenti tecnologici, 9,6 milioni di euro per le infrastrutture di volo, 6,65 milioni di euro per interventi ad edifici vari presenti nel terminal, 6,15 milioni di euro per le reti, 5,35 milioni di euro per la manutenzione straordinaria, 5,1 milioni di euro destinati all'ampliamento del Terminal e 1,1 milione di euro per i parcheggi e la viabilità di accesso;

5. gli interventi sono finanziati con risorse proprie della società, e per alcuni interventi la società vorrebbe accedere a contributi/finanziamenti di natura pubblica (Fondi strutturali e di investimento europei). Trattandosi queste ultime solo di ipotesi, il gestore ha sviluppato un PEF pluriennale, prescindendo dall'ottenimento di dette agevolazioni pubbliche.;

6. tra gli indicatori di qualità, vi sono:

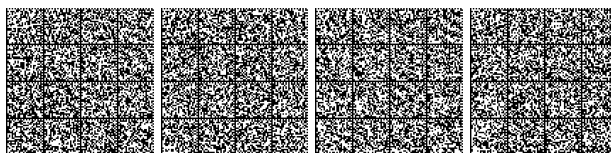
6.1 tempo di attesa a bordo per lo sbarco del primo passeggero;

6.2 tempo di riconsegna del primo bagaglio;

6.3 tempo di attesa al *check-in*;

6.4 percezione sul livello di pulizia e funzionalità delle toilette;

6.5 percezione del livello di accessibilità e fruibilità per i passeggeri con disabilità e a mobilità ridotta delle infrastrutture aeroportuali;



7. tra gli indicatori ambientali vi sono:

7.1 impianti di illuminazione in sostituzione di quelli esistenti con apparecchi LED;

7.2 produzione di energia elettrica e termica tramite impianti di cogenerazione e trigenerazione;

7.3 utilizzo di materiali fotocatalitici nelle aree di mobilità e parcheggi;

8. dal PEF, sulla base dei dati riportati, si rileva un significativo livello di profittabilità della società, con una gestione in grado di remunerare adeguatamente il capitale proprio e quello investito, in funzione del livello di traffico ipotizzato, con conseguente finanziamento degli interventi previsti;

9. l'ENAC con relazione del dicembre 2016 ha espresso giudizio positivo sulla sostenibilità economica, finanziaria e patrimoniale del PEF;

10. sussiste un disallineamento fra la programmazione degli interventi previsti nel Contratto di programma 2016-2019 (pari a 37,13 milioni di euro nel 2016-2018) e lo stato di avanzamento dei lavori trasmesso dal MIT con nota 27 novembre 2018, n. 40670 (pari a circa 26,75 milioni di euro dal 2016 al 31 agosto 2018);

Ritenuto di condividere le valutazioni del parere NARS n. 3 del 26 novembre 2018 e di accogliere le raccomandazioni dal medesimo proposte;

Vista la nota del 28 novembre 2018, n. 6013, predisposta congiuntamente dalla Presidenza del Consiglio dei ministri - Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica (DIPE) e dal Ministero dell'economia e delle finanze (MEF) e posta a base dell'esame della presente proposta nell'odierna seduta del Comitato;

Ritenuto che, sulla base della normativa sopra richiamata e delle considerazioni svolte dal NARS e nel corso della riunione preparatoria del Comitato, questo Comitato si esprima in merito allo schema di Contratto di programma di cui trattasi;

Tenuto conto dell'esame della proposta svolto ai sensi del vigente regolamento di questo Comitato, art. 3 della delibera del 30 aprile 2012, n. 62;

Su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

Esprime parere favorevole:

sullo schema di Contratto di programma tra ENAC e la società Gestione servizi aeroporti campani (GE.S.A.C.) S.p.a., per il periodo 2016-2019, accogliendo le raccomandazioni di cui al citato parere NARS n. 3 del 26 novembre 2018, con le seguenti prescrizioni.

1. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti a valuterà, alla luce della mancata realizzazione di parte degli investimenti previsti per il 2016-2018, se occorre aggiornare Piano quadriennale degli interventi, previsioni di traffico, Piano economico finanziario e Piani della qualità e della tutela ambientale, oltre alle conseguenze relative alla remunerazione di tali investimenti rispetto alla tariffa.

2. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dovrà inviare al Comitato entro il 30 settembre dell'anno precedente il nuovo periodo concessorio i contratti di

programma relativi al periodo regolatorio che inizierà il primo gennaio 2020, con esclusione degli aeroporti in deroga (Roma, Milano e Venezia), corredati di tutta la documentazione utile, ivi compresi i pareri, le approvazioni propedeutiche ed i relativi PEF.

3. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per il futuro presenterà i contratti di programma con un congruo anticipo rispetto all'inizio del periodo regolatorio, per rendere effettivi i compiti di coordinamento, programmazione ed indirizzo di competenza del Comitato.

4. Relativamente allo schema di Contratto, correggere nelle premesse il seguente riferimento:

«la legge 14 novembre 1995, n. 481, riguardante norme per la concorrenza e la regolazione dei servizi di pubblica utilità, che all'art. 12, lettera p), ha introdotto l'obbligo... *omissis*»;

con «la legge 14 novembre 1995, n. 481, riguardante norme per la concorrenza e la regolazione dei servizi di pubblica utilità, che all'art. 2, comma 12, lettera p), ha introdotto l'obbligo... *omissis*».

5. Allineare i contenuti dei contratti stipulati al nuovo schema tipo di Contratto di programma approvato dal Consiglio di amministrazione dell'ENAC con delibera n. 4 del 25 gennaio 2018;

6. Nelle premesse del Contratto, in caso di presenza di finanziamenti pubblici inserire il seguente Visto:

«Vista la documentazione istruttoria prodotta dal gestore aeroportuale e dall'amministrazione pubblica concedente il finanziamento con la quale si attesta la compatibilità con la normativa europea in materia di aiuti di Stato».

7. Nell'art. 7 relativo agli obblighi della società:

inserire il seguente comma 4: «4 La società deve pubblicare sul proprio sito web le informazioni concernenti le fonti di finanziamento, la data della concessione del finanziamento pubblico, il nome dell'autorità erogatrice, i singoli beneficiari, la forma e l'importo dell'aiuto concesso al beneficiario, il tipo di impresa, il settore economico principale in cui il beneficiario ha le sue attività. Tali informazioni devono essere tenute costantemente aggiornate. La documentazione dettagliata relativa a tutte le misure di finanziamenti pubblici deve essere conservata per dieci anni dalla data di concessione delle misure.»

8. Al fine di prevedere un meccanismo di collegamento tra dinamica tariffaria definita dall'ART ed i risultati dell'attività di monitoraggio effettuata dall'ENAC all'art. 8 (Ulteriori adempimenti), comma 1:

8.1. inserire alla lettera j) il seguente capoverso «La società deve dare evidenza di un eventuale divario tra gli investimenti programmati ed effettuati nel campo dell'intermodalità nonché la riprogrammazione delle opere necessarie ai collegamenti, in particolare quelli ferroviari, con gli aeroporti ai fini del miglioramento dell'intermodalità»;

8.2. aggiungere l'ulteriore punto alla lettera p): «trasmettere ad ENAC, entro sessanta giorni dall'approvazione del bilancio di esercizio del primo anno del successivo periodo regolatorio, un prospetto di dettaglio che dia evidenza che la sommatoria dei ricavi attualizzati percepiti nel precedente periodo regolatorio - scaturenti dalle ta-



riffe annualmente vigenti per il traffico programmato *ex ante* - corrispondano alla sommatoria dei costi attualizzati di periodo così come rideterminati per effetto dei dati di consuntivo per investimenti effettivamente realizzati e discontinuità di costo ammesse, al netto dell'eventuale conguaglio che si riferisce all'ultima annualità del periodo».

9. L'art. 10, relativo al piano quadriennale degli interventi-piano degli investimenti, comma 4, (corrispondente all'art. 11, comma 2, del Contratto siglato), ultimo paragrafo è così modificato:

9.1. «Per gli interventi strategici riconosciuti dall'ENAC, la società può richiedere, con le modalità previste nel modello tariffario vigente, l'applicazione di una maggiorazione del tasso di remunerazione del capitale.».

10. L'art. 15 (Piano economico finanziario) deve essere modificato nei seguenti termini:

10.1. comma 1. «La società presenta all'ENAC, unitamente al Piano degli investimenti, il correlato Piano economico-finanziario (PEF), corredato da una esaustiva relazione esplicativa sulle componenti economiche e patrimoniali, sulla base delle quali la società dimostra, sotto la propria responsabilità, l'equilibrio della gestione e la sostenibilità del Piano degli investimenti»;

10.2. comma 4. «La società al verificarsi di quanto previsto all'art. 6, comma 3, è tenuta a presentare, a ENAC il PEF debitamente aggiornato con le misure necessarie a dimostrare il mantenimento delle condizioni di sostenibilità economico-finanziaria delle opere sottoposte all'autorizzazione diretta delle strutture tecniche».

11. Occorre inserire apposita clausola di rinuncia al contenzioso che si propone del seguente tenore: «1. La società, con il presente Contratto di programma, rinuncia ad ogni diritto e/o pretesa, di tipo anche tariffario, connessi al quadro normativo e regolamentare di settore, alla concessione e/o al medesimo Contratto e a quelli precedentemente stipulati, nonché alle azioni proposte nei giudizi pendenti relativi a tutti gli ambiti citati. 2. Entro sessanta giorni dalla data di efficacia del presente Contratto, le Parti, nel caso di giudizi pendenti, formalizzano, presso gli organi giurisdizionali competenti, gli atti di rinuncia secondo le modalità di rito.»

Roma, 28 novembre 2018

Il vice Presidente: TRIA

Il segretario: GIORGETTI

Registrato alla Corte dei conti il 3 aprile 2019
Ufficio controllo atti Ministero economia e finanze, reg. n. 1-263

19A02442

UNITÀ DI INFORMAZIONE FINANZIARIA PER L'ITALIA

PROVVEDIMENTO 28 marzo 2019.

Istruzioni in materia di comunicazioni oggettive.

IL DIRETTORE
DELL'UNITÀ DI INFORMAZIONE
FINANZIARIA PER L'ITALIA

Visto il decreto legislativo 21 novembre 2007, n. 231, come modificato dal decreto legislativo 25 maggio 2017, n. 90, *infra* anche decreto antiriciclaggio, recante «Attuazione della direttiva (UE) 2015/849 del Parlamento europeo e del Consiglio del 20 maggio 2015 relativa alla prevenzione dell'uso del sistema finanziario a scopo di riciclaggio dei proventi di attività criminose e di finanziamento del terrorismo e recante modifica delle direttive 2005/60/CE e 2006/70/CE»;

Visto l'art. 47, comma 1, del decreto antiriciclaggio, il quale stabilisce che «i soggetti obbligati trasmettono alla UIF, con cadenza periodica, dati e informazioni individuati in base a criteri oggettivi, concernenti operazioni a rischio di riciclaggio o di finanziamento del terrorismo»;

Visto il comma 2 del citato art. 47, che prevede l'utilizzo dei dati e delle informazioni «per l'approfondimento di operazioni sospette e per effettuare analisi di fenomeni o tipologie di riciclaggio o di finanziamento del terrorismo»;

Visto il comma 3 del medesimo art. 47, in base al quale «con istruzioni da pubblicarsi nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana, la UIF, sentito il Comitato di sicurezza finanziaria, individua le operazioni, i dati e le informazioni di cui al comma 1, definisce le relative modalità di trasmissione e individua espressamente le ipotesi in cui l'invio di una comunicazione oggettiva esclude l'obbligo di segnalazione di operazione sospetta, ai sensi dell'art. 35»;

Avuto presente che esulano dall'ambito delle predette istruzioni della UIF sulle comunicazioni oggettive i profili concernenti la collaborazione con le altre Autorità e il regime dei controlli e sanzionatorio, che sono disciplinati dalla legge;

Tenuto conto che l'art. 49, comma 1, del citato decreto legislativo n. 231/2007, prevede che il trasferimento di importi complessivamente pari o superiori a 3.000 euro tra soggetti diversi è vietato e stabilisce che può essere eseguito esclusivamente per il tramite di banche, Poste italiane S.p.a., istituti di moneta elettronica e istituti di pagamento, questi ultimi quando prestano servizi di pagamento diversi da quelli di cui all'art. 1, comma 1, lettera b), numero 6), del decreto legislativo 27 gennaio 2010, n. 11»;

Considerato che, sulla base della Relazione della Commissione europea sulla valutazione sovranazionale dei rischi e dell'Analisi nazionale dei rischi di riciclaggio e finanziamento del terrorismo condotta presso il Comitato di sicurezza finanziaria, nonché degli approfondimenti effettuati dalla UIF, le operazioni in contante presentano un elevato rischio di riciclaggio e di finanziamento del terrorismo, in quanto caratterizzate da non tracciabilità e anonimato degli scambi;

