

Camera dei Deputati

Legislatura 17
ATTO CAMERA

Sindacato Ispettivo

INTERROGAZIONE A RISPOSTA SCRITTA : 4/13190
presentata da **PESCO DANIELE** il **12/05/2016** nella seduta numero **623**

Stato iter : **IN CORSO**

| COFIRMATARIO | GRUPPO | DATA FIRMA |
|--------------------------|--------------------|------------|
| ROMANO PAOLO NICOLO' | MOVIMENTO 5 STELLE | 12/05/2016 |
| SPESSOTTO ARIANNA | MOVIMENTO 5 STELLE | 12/05/2016 |
| LIUZZI MIRELLA | MOVIMENTO 5 STELLE | 12/05/2016 |
| BIANCHI NICOLA | MOVIMENTO 5 STELLE | 12/05/2016 |
| ALBERTI FERDINANDO | MOVIMENTO 5 STELLE | 12/05/2016 |
| RUOCCO CARLA | MOVIMENTO 5 STELLE | 12/05/2016 |
| VILLAROSA ALESSIO MATTIA | MOVIMENTO 5 STELLE | 12/05/2016 |
| COMINARDI CLAUDIO | MOVIMENTO 5 STELLE | 12/05/2016 |
| DE LORENZIS DIEGO | MOVIMENTO 5 STELLE | 12/05/2016 |

Ministero destinatario :

MINISTERO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE
MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

Attuale Delegato a rispondere :

MINISTERO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE , data delega **12/05/2016**

TESTO ATTO

Atto Camera

Interrogazione a risposta scritta 4-13190

presentato da

PESCO Daniele

testo di

Giovedì 12 maggio 2016, seduta n. 623

PESCO, PAOLO NICOLÒ ROMANO, SPESSOTTO, LIUZZI, NICOLA BIANCHI, ALBERTI, RUOCCO, VILLAROSA, COMINARDI e DE LORENZIS. — **Al Ministro dell'economia e delle finanze, al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.** — Per sapere – premesso che:

si richiamano in toto le interrogazioni n. 5-08225 e n. 5-08513 e la relativa risposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti che, oltre a risultare secondo gli interroganti del tutto insufficienti e inadeguate, hanno di fatto indicato il Ministero dell'economia e delle finanze come interlocutore competente per molte delle domande;

dalla comunicazione della Federazione autonoma trasporto aereo (F.A.T.A) del 9 maggio 2016 (protocollo 023/16) avente oggetto «“Che cosa ti è successo, Europa paladina a dei diritti dell'uomo, della democrazia e della libertà ? ... ” Papa Francesco» si apprende «..da FATA CISAL a fronte di una serie di domande anche sulla vertenza Enav rivolte alle massime cariche dello Stato attraverso Lettera Aperta e un Documento al MIT, ad oggi pur essendo appartenente ad una Confederazione che rappresenta oltre 1.700.000 associati, non ha ricevuto nessuna risposta... Fortunatamente qualcuno ha avuto il “coraggio” di far sue le nostre domande, bypassando le finte scaramucce alle quali assistiamo quotidianamente da parte di alcuni dei “nostri” parlamentari. Abbiamo recuperato il documento che risponde ai nostri quesiti, nonostante non ci sia pervenuto direttamente: lo stesso sarà pubblicato contestualmente al comunicato alla Ns. voce «Rapporti con le Istituzioni»;

in merito a tale documento ed alle opportunità enunciate da Enav, riguardo la partecipazione alla società Aireon, realizzata in modo «singolare» attraverso la creazione di una controllata in Delaware denominata Enav North Atlantic LLC, si rammentano di seguito alcuni dei benefici dichiarati in proposito pubblicamente da Enav S.p.A.:

disponibilità per i fornitori di servizi alla navigazione aerea di un sistema di sorveglianza globale del traffico aereo, senza lo sviluppo di nuove infrastrutture, con conseguente possibilità di ottimizzare le infrastrutture per il controllo del traffico aereo e di creare nuove opportunità di business;

disponibilità di rotte più efficienti (in termini di distanze percorse, altitudini reali, e altro) con riduzione delle emissioni di gas serra e del consumo di carburante;

è nostra opinione che entrambe le anzidette considerazioni non siano purtroppo riferibili alla realtà italiana, in quanto il nostro spazio aereo è oggi abbondantemente coperto da sistemi di sorveglianza già installati a terra (radar, ADS-B, multilaterazione, e altro), senza necessità di essere posizionati a bordo di un satellite come per gli oceani ed i poli. Pertanto, l'investimento nella tecnologia satellitare offerta da Aireon, che per sua vocazione è orientata a quella parte del globo

non coperta da alcun tipo di sorveglianza (vedi gli oceani), sembra essere del tutto ridondante e non necessario per l'Italia e per l'Europa;

per altro si fa presente che Enav è già impegnata nel progetto satellitare europeo Egnos (unitamente agli altri service provider europei in coordinamento con l'Agenzia Spaziale Europea e la Commissione EU). Enav, eventualmente, avrebbe potuto investire ed utilizzare l'infrastruttura satellitare europea (vedi progetto ESA: [http://www.esa.com/21222603/2015-05-21 Satellite-ADS-Btakes-off-with-SES-Techcom-Service-and-DLR](http://www.esa.com/21222603/2015-05-21%20Satellite-ADS-Btakes-off-with-SES-Techcom-Service-and-DLR)) nel segmento satellitare per i servizi della navigazione aerea, probabilmente con costi minori rispettando, a nostra opinione, le proprie previsioni statutarie ed i propri obblighi di Società Pubblica, senza aprire una società in Delaware, e senza impedire o eludere così qualsivoglia possibilità/opportunità effettiva di controllo e vigilanza pubblica;

sarà perché siamo semplici lavoratori, non apparteniamo alla «classe dirigente» di questo Paese, forse siamo anche un po' ignari, probabilmente anche per la carenza di risposte in merito, ma a noi tutto questo risulta come un «pessimo affare», anche in considerazione del fatto che dal trattamento dei dati attesi da Aireon sembrerebbe siano stati già concessi in esclusiva a NAV Canada e NATS (il primo fornitore canadese ed il secondo inglese, per i servizi di navigazione aerea);

quale sia stata la strategia internazionale degli ultimi anni per Enav, purtroppo per il sindacato tutto questo è un enigma: non siamo neanche a conoscenza se, per l'aggiudicazione di importanti commesse, si sia usato il sistema della gara europea o altro...

a noi risulterebbe che lo sviluppo dei sistemi di controllo delle torri aeroportuali italiane sia stata assegnato alla società NAV Canada nell'ultimo periodo, la medesima società che detiene la quota di maggioranza in Aireon ... È forse un'altra informazione sbagliata questa ?

inoltre sembra che uno dei più importanti fornitori tecnologici dei Service Providers NAV Canada, sia la società Italiana Ingegneria Dei Sistemi-IDS S.p.A Anche questo è sbagliato ?

ci risulta, da una vecchia interrogazione parlamentare, che l'allora Amministratore Unico di Enav, il Signor Massimo Garbini, sia stato successivamente il Vice Presidente e Rappresentante in CANSO di IDS. Probabilmente anche quest'ultima informazione risente di una manchevole chiarezza nei confronti del pianeta sindacale e dei lavoratori tutti, a tal punto che ancora oggi non riusciamo a venire a conoscenza di chi sia l'Amministratore di Enav North Atlantic LLC e quale impatto avranno gli accordi operativi programmi di questa Società sui Gruppo Enav S.p.A.. (...)»;

dal sito de il sole 24 ore in merito al Delaware si apprende in un articolo dell'8 aprile 2016: «Ora il problema è capire in quanto tempo le barriere fiscali costruite attorno agli Stati “canaglia” delle tasse si trasformeranno in opportunità per altri. (...) I capitali in fuga dalle “terre emerse” stanno cercando (e trovando) rifugio altrove: in paesi ad alto rischio (dall'Angola a Tonga) fuori dallo spettro del Crs; o in paesi più evoluti dove possono trovare riparo e accoglienza in porti franchi (come Delaware a cui alludeva ieri Hervè Falciani) o sotto schermi giuridici innovativi su cui gli scienziati della pianificazione fiscale aggressiva sono già al lavoro.» –:

se Enav abbia consegnato alla Consob, a Borsa Italiana, ed ai Ministeri vigilanti l'operating agreement di Enav North Atlantic LLC, documento ad oggi, ancora non conosciuto, in modo da appurare chi sia l'amministratore e se vi siano patti o beneficiari occulti;

chi siano i primari advisor che hanno svolto le analisi per la decisione di acquisto della quota di Aireon e quali siano i documenti, relazioni tecniche ed economiche a supporto del loro parere;

chi all'interno della società Enav abbia deciso l'investimento e chi nell'ambito del Ministero dell'economia e delle finanze abbia dato l'autorizzazione in tal senso e dove sia possibile acquisire la documentazione necessaria per un simile investimento;

a fronte di un impegno finanziario superiore ai 60 milioni di dollari, se si possa fornire il prospetto economico atto a valutare gli aspetti tesi a definire il ritorno economico nel medio-lungo periodo;

se il Ministero dell'economia e delle finanze abbia interpellato gli altri Ministeri competenti in merito alla sicurezza nazionale, visto che la gestione del traffico aereo affidato a terzi senza le dovute garanzie di trasparenza e accesso completo ai dati, in modo indipendente, può mettere a repentaglio la sicurezza del Paese;

sulla base di quali accordi la Aireon LCC potrà in futuro accedere ai dati di volo degli aeromobili transitanti, diretti o in partenza, sui cieli nazionali/europei;

dati il regime fiscale e la riservatezza garantiti dallo Stato del Delaware, quale sia il modo per garantire trasparenza negli appalti/commesse della Aireon LCC nello sviluppo del sistema Iridium Next;

quali motivi abbiano spinto il Ministero dell'economia e delle finanze ad aprire una nuova società, con ovvi costi aggiuntivi, in uno Stato che garantisce anonimato a società di diritto non statunitense, per partecipare al progetto Aireon;

se il Ministro, al posto di consentire la creazione di società in Paesi famosi per essere veri e propri paradisi fiscali, non intenda trarre spunto, ad esempio dalle presunte attività della Aireon riferite al sistema di sorveglianza globale del traffico aereo per tentare di porre in essere un sistema di sorveglianza globale dei capitali. (4-13190)