

per realizzare a mano un metro quadrato di tappeto, come si poteva sostenere che fosse equo il valore di 3.600 lire?

Prede e predatori ci sono sempre stati e sempre ci saranno. L'Agenzia, ovviamente, è chiamata a svolgere un'efficace azione di contrasto alle attività illecite, senza tuttavia ostacolare l'attività di chi, non essendo né preda né predatore, vuole soltanto lavorare nel rispetto delle leggi.

Quello che mi preoccupa è l'efficienza della nostra rappresentanza a Bruxelles, dai punti di vista sia politico sia tecnico: si tratta di due aspetti strettamente connessi. Le nazioni che ho citato e che, senza alcun intento offensivo, non temo di menzionare nuovamente — vale a dire Francia, Olanda, Belgio, Germania (per la sua parte) e soprattutto Inghilterra — potrebbero, a un certo punto, vedere di buon occhio il nostro Paese, che è fortemente interessato, come porta dell'Unione europea.

I traffici commerciali non hanno come meta Rotterdam o i porti dei Balcani perché esiste un filo diretto, bensì perché quei porti sono fiscalmente convenienti. Con tutte le coste che abbiamo, non vedo perché non dovrebbero avere come punto di arrivo il nostro Paese. Tuttavia, le nostre coste sono a rischio, a causa della breve distanza che le separa da quelle albanesi e africane. Sarebbe opportuno, allora, che l'Italia alzasse un po' la voce. Ho voluto segnalare questa esigenza in maniera un pochino provocatoria anche per porre un'altra questione.

Ricordo che abbiamo 30 miliardi di euro di accise e 15 di dazio e di IVA. Bisogna che l'Unione europea ci dia una mano per effettuare il controllo delle nostre coste. Servono risorse ulteriori: non possiamo certo rinunciare ai 30 miliardi di euro per concentrare quelle che abbiamo sul versante che ne frutta 15.

Quanto ai problemi aperti con la comunità cinese, essi non sono da considerare di natura solamente fiscale, ma anche politica. Su questo piano dobbiamo stare attenti, poiché il discorso diventa più ampio e, senza dubbio, più spinoso. Se vogliamo avere controlli validi, dobbiamo

andare in Cina a dire che quei determinati prodotti non devono essere spediti. Per farlo, sono necessari soldi, accordi e anche qualcosa di diverso (so che le Dogane italiane hanno già avuto approcci con le autorità doganali cinesi). Tuttavia, sono necessari tempi lunghi, durante i quali bisogna in ogni caso operare con la volontà di rendere le dogane più snelle sul piano funzionale. Per snellezza non intendo assenza di controlli, bensì certezza che i controlli vengano effettuati. Voglio essere sicuro dell'autenticità della borsetta di Valentino e, soprattutto, che non arrivino nel nostro Paese prodotti dannosi per la salute (quali la melanina o quei prodotti ben peggiori che sono venduti in certi negozi).

Concludendo, non ho rilievi da muovere. Esprimo, invece, l'auspicio che la relazione del direttore Peleggi incoraggi il Parlamento a tutelare maggiormente il comparto doganale, a mio parere rimasto troppo abbandonato a se stesso in questi sessant'anni di Repubblica.

MARCO CAUSI. Poiché non ho la conoscenza della materia dimostrata dall'onorevole Ventucci, mi limito soltanto ad alcune richieste di chiarimenti.

In primo luogo, vorrei capire meglio quali ostacoli impediscano di attuare lo sportello unico doganale. A nome del gruppo del Partito Democratico, mi associo alla proposta dell'onorevole Ventucci di fare quel che si può, nell'ambito degli strumenti di indirizzo e controllo di cui disponiamo, per velocizzare la realizzazione concreta del progetto. Appunto per questo, però, chiedo ai nostri ospiti di farci capire meglio se i problemi attengano ai rapporti tra amministrazioni (regioni, province, comuni, Stato) oppure siano di tipo operativo e logistico, come il collega Ventucci ipotizzava. Al di là di un'eventuale risoluzione parlamentare, mi piacerebbe sapere su quali contenuti si debba impegnare il Governo al fine di aiutare l'Agenzia a percorrere l'«ultimo miglio» della strada che conduce allo sportello unico doganale.

La mia seconda domanda origina dalla seguente constatazione: tutti i direttori e direttrici delle agenzie del Ministero dell'economia e delle finanze che l'hanno preceduta, direttore Peleggi, hanno sempre concluso la loro audizione con alcune considerazioni circa le questioni organizzative interne. Lei, invece, non lo ha fatto. Vorrei capire se si sia trattato di un esercizio di stoicismo - nel senso che non voleva recitare, in questa sede, la parte di chi piange e si lamenta - oppure se la tecnostuttura da lei diretta davvero non sia afflitta da alcun problema organizzativo. Dal momento che di questi argomenti si può parlare anche senza piangere, le chiedo di chiarire, direttore, quali siano i temi organizzativi strutturali, di personale, di finanziamento, di aggiustamento, anche rispetto alle norme che complessivamente interessano la pubblica amministrazione, nonché quali temi relativi alla sostenibilità organizzativa lei e i suoi dirigenti stiate affrontando (come sempre avviene in questi casi). Le chiedo, altresì, come possa la Commissione finanze, eventualmente, venire incontro all'Agenzia per sostenere i suddetti processi di aggiustamento.

La terza domanda riguarda i dati di confronto tra l'Italia e l'Unione europea. Nella relazione sono esposti dati sulla composizione percentuale delle diverse modalità di accertamento. La mia ignoranza mi induce a chiederle, direttore, se esistano dati di raffronto relativi ai tempi di accertamento in Italia e negli altri Paesi dell'Unione europea. Se non sbaglio, lei conferma che non esistono.

Il collega Ventucci ha già posto il quesito relativo alla possibilità che, sia pure all'interno di una cornice europea, taluni sistemi doganali nazionali, in quanto meno efficienti di altri, siano in grado di determinare elementi di attrattività e di competitività territoriale a vantaggio dei Paesi che accettano tale inefficienza. Le domando quindi, direttore, se sia possibile suffragare questa ipotesi con dati concreti, che potrebbero giustificare, ad esempio, un'iniziativa del nostro Parlamento nei confronti del Parlamento europeo e degli altri Governi. Le chiedo

inoltre se l'Agenzia disponga di dati relativi all'inefficienza, secondo gli standard adottati in Europa, dei sistemi doganali diversi da quello italiano. Se tali dati esistessero (l'Agenzia potrebbe eventualmente fornirceli in un secondo momento), e se sulla loro base si potesse dimostrare che in quei Paesi, negli ultimi anni, è avvenuta una concentrazione di rotte di traffico, risulterebbero comprovate le affermazioni del collega Ventucci e si potrebbe intraprendere un'iniziativa parlamentare e governativa.

Nell'associarmi all'apprezzamento già manifestato per la completezza della documentazione depositata, rinnovo l'invito a renderci edotti delle tematiche di tipo strutturale e organizzativo inerenti al funzionamento - anche ordinario e quotidiano - dell'Agenzia delle dogane.

**PRESIDENTE.** Le domande poste dal collega Causi sono state tanto puntuali da indurmi a cancellare alcune di quelle che intendevo porre.

In effetti, anch'io sono stato colpito dal riferimento ad una carenza di forze. Ciò lascia pensare che, evidentemente, il tema sia in qualche modo sentito, benché mi domandi se tale carenza non sia riconducibile anche a un problema determinato dall'allocazione delle risorse rispetto alle necessità più importanti. Infatti, mentre i traffici illeciti si concentrano verso alcuni siti e, in particolare, verso 30 o 40 punti di accesso delle merci, sul territorio sono dislocati tanti altri uffici (mi pare di aver letto che le dipendenze sono 386). Vorrei chiedere allora, innanzitutto, quanti dipendenti ha l'Agenzia.

**GIUSEPPE PELEGGI, Direttore dell'Agenzia delle dogane.** Abbiamo 10 mila dipendenti.

**PRESIDENTE.** Indipendentemente dal totale dei dipendenti, sarebbe utile avere un'idea su come essi siano distribuiti e, magari, anche su come l'Agenzia si stia strutturando, rispetto alla tendenza, in atto nelle altre amministrazioni, a concentrare l'innovazione tecnologica nelle sedi

di maggiori dimensioni, in modo da realizzare economie di scala (derivanti dal minore peso del *back office*) e da ricavare ulteriore personale da destinare ai controlli. Queste informazioni ci consentirebbero di valutare con maggiore cognizione di causa il segnalato aspetto della carenza di personale. Peraltro, mi pare che il provvedimento legislativo che fu approvato per « asciugare » le graduatorie degli idonei nei concorsi banditi dalle Entrate non fosse stato accolto con grande entusiasmo dalle Dogane. Ciò significa, evidentemente, che un'eccedenza di personale, o almeno qualche imperfezione nella distribuzione del personale in alcuni punti del territorio, deve in qualche modo sussistere. Ad ogni modo, mi piacerebbe comprendere meglio e quindi approfondire questo argomento, al di là della dimenticanza che, su tale punto, si riscontra nella relazione.

Guardando attentamente i dati riportati nel predetto documento, mi domando cosa abbia provocato l'incredibile calo dei sequestri fra il 2004 e il 2005. Siamo passati, infatti, da 22 milioni di euro a 11,6 milioni di euro, a fronte di un calo che è evidente anche nell'Unione europea, ma meno forte rispetto ai sequestri effettuati. Si tratta di una curiosità statistica scaturita dall'osservazione di un grafico, che naturalmente non c'entra niente con lo sportello unico, mai entrato in funzione. Sarei curioso di sapere cosa sia successo di particolare in quell'anno.

GIUSEPPE PELEGGI, *Direttore dell'Agenzia delle dogane*. Quello che è successo nel 2004 ce lo ricordiamo.

PRESIDENTE. Nella sua relazione, direttore Peleggi, è indicato un recupero di 56 milioni di euro nel 2008. Mi domando se si tratti di un recupero effettivo ovvero soltanto contabilizzato, accertato ovvero riscosso.

GIUSEPPE PELEGGI, *Direttore dell'Agenzia delle dogane*. Si tratta di maggiori diritti accertati.

PRESIDENTE. Riguardo ai controlli nel settore delle accise, mi risulta che una

circolare concernente i petroli, redatta o interpretata male, sia in corso di rielaborazione. Vorrei avere qualche spiegazione al riguardo.

Relativamente all'interoperatività fra Monopoli e Dogane e al fenomeno dell'importazione di sigarette, che, in molti casi, transitano in Italia, ma sono dirette verso altri Paesi, mi risulta che nel porto di Napoli — dove abbiamo avuto qualche problema in passato; e mi piacerebbe sapere se e come quei problemi siano stati in qualche modo superati — gli importatori si basino su un semplice calcolo statistico: poiché su venti container (che arrivano ormai da più Paesi) l'Agenzia riesce a controllarne uno, e questo fornisce un utile intorno ai 2 milioni di euro, l'eventuale perdita di un container è compatibile con il costo industriale, con il rischio d'impresa.

Mi piacerebbe capire meglio — a proposito di interoperatività fra Monopoli e Dogane — cosa si stia facendo da questo punto di vista. Il decreto-legge che il Consiglio dei Ministri ha approvato stamani potrebbe contenere — per quanto se ne sa — anche disposizioni relative al settore dei tabacchi. Essendo ben noto che ogni aumento del costo delle sigarette — spero che tale misura sia stata cancellata nell'ultima formulazione del testo — ne aumenta percentualmente il contrabbando, ritengo che ad ogni inasprimento del prelievo per accise sui prodotti da tabacco si debba accompagnare un'intensificazione dei controlli su ciò che passa attraverso i porti.

Rimanendo in tema, sono fortemente preoccupato dall'apertura del presidente Barack Obama nei confronti di Cuba perché, a mio avviso, fra poco i sigari non si troveranno più e saremo costretti — almeno da qui a quando smetteremo di fumare (speriamo tra tanti anni) — ad accaparrarcene quantità consistenti.

Ai fini di una « fotografia » del comparto, sarebbe interessante sapere quanto costano le Dogane. Premetto che la sua, direttore Peleggi, è una relazione per competenti, mentre i parlamentari che fanno parte di questa Commissione sono quasi

tutti nuovi (non c'è una grande affezione per la Commissione finanze; all'inizio di ogni legislatura i deputati bisogna « ingaggiarli », perché nessuno chiede di venire a farne parte). Trattandosi di parlamentari in molti casi nuovi, un ritratto dell'Agenzia, che specifichi il numero dei dipendenti, i costi, il *budget*, il risultato rispetto al costo effettivo dell'Agenzia stessa, darebbe modo a tutti di ragionare in maniera più congrua.

Passando ad altro argomento, sarebbe interessante avere ulteriori elementi di valutazione per quanto riguarda le importazioni dalla Cina; osservando i grafici contenuti nella relazione depositata, si nota infatti un disallineamento tra il dato riferito all'Italia, che è in calo, e quelli relativi alla Germania e al Regno Unito, che invece sono in crescita, soprattutto negli ultimi due anni.

GIUSEPPE PELEGGI, *Direttore dell'Agenzia delle dogane*. Si tratta di capitoli diversi.

PRESIDENTE. Rispetto all'ultimo periodo, quello della crisi, che ha segnato a un certo punto — come lei ha avuto giustamente modo di dire al Ministro — uno stop nella caduta, il traffico si è in qualche modo invertito o si è ampliato il *gap* di crescita fra noi e gli altri due Paesi. Ulteriori dati ci consentirebbero di capire se sia in atto uno spostamento di merci verso altri porti. Il grafico in questione è riferito ai prodotti tessili e al periodo fino a novembre del 2008, ma sarebbe interessante compiere un'analisi sul periodo compreso fra il terzo quadrimestre del 2008 e il primo quadrimestre del 2009.

Vengo alla *black list*. Vorrei si spiegasse meglio sulla base di quali criteri l'Agenzia decida di operare taluni controlli e di tralasciarne altri e come venga aggiornata la lista dei « cattivi ». È chiaro che i soggetti i quali tentano di frodare lo Stato portano indifferentemente le loro società da un Paese a un altro, in maniera da uscire dalla lista di coloro che con maggiore probabilità saranno sottoposti ad accertamenti, privilegiando ovviamente

quei Paesi nei quali i controlli sono minori o meno efficaci. Mi piacerebbe sapere quali criteri presiedano al funzionamento di tale meccanismo, con quale periodicità esso sia aggiornato e quali istruzioni l'Agenzia abbia impartito ai propri uffici.

L'ultima serie di considerazioni riguarda gli scanner e il programma che state svolgendo per la loro implementazione. Se tale programma fosse integrato con il RFID, si potrebbero effettuare i controlli addirittura prima dell'ingresso (*pregrading*). Vorrei sapere se sia possibile cominciare ad applicare il sistema assieme ad alcuni Paesi, in maniera che il « sigillo elettronico » sia applicato ai container prima della loro partenza. In questo modo, può darsi che si riesca a risolvere anche il problema della padella di cui parlava il collega Ventucci. Se si applicasse ai container, prima della loro partenza dal porto di esportazione, un dispositivo in grado di controllarne la movimentazione, in maniera che gli stessi non possano subire fraudolente alterazioni, i controlli sulla merce sarebbero enormemente semplificati: venendo meno la necessità di effettuare un prelievo all'arrivo — soprattutto su merci particolari che richiedono una verifica sotto il profilo sanitario — si conseguirebbe un'accelerazione delle procedure di sdoganamento. Le chiedo, quindi, direttore, se siano state stipulate convenzioni e se l'Agenzia abbia cominciato a parlare di tali problematiche con le autorità doganali di altri Paesi.

Quanto agli *scanner*, mi piacerebbe sapere quale sia l'attuale livello di controlli e, inoltre, se un'eventuale implementazione del sistema possa portare ad un aumento del numero dei container. Poiché nei porti di ingresso gli spazi sono limitati, credo che la difficoltà sia soprattutto quella di movimentare, attraverso il sistema degli scanner, un certo numero di container. Se non si dispone di spazi sufficienti, si possono comprare tutti i container che si vuole, ma poi si finisce per portarli in luoghi in cui non servono. Invece, in un centro ben attrezzato sotto il profilo logistico nel quale fossero disponi-

bili spazi adeguati per le movimentazioni, potrebbe essere di qualche interesse ampliare il numero dei container.

Nel ringraziare il direttore Peleggi per la sua disponibilità, e anche per avere offerto alla Commissione l'opportunità di approfondire la conoscenza della complessa attività svolta dall'Agenzia delle dogane, do la parola a lui e agli altri direttori presenti per la replica.

GIUSEPPE PELEGGI, *Direttore dell'Agenzia delle dogane*. Comincerei dalla questione delle sanzioni.

Quando ne ho parlato, non mi riferivo alla necessità di inasprire il nostro sistema sanzionatorio, ma a quella, affatto diversa, di armonizzare le sanzioni. Infatti, come l'analisi dei rischi può produrre distorsioni di traffico a vantaggio di quei Paesi che hanno una dogana più disattenta, allo stesso modo, la sanzione più pesante può rendere vantaggioso trasferire i traffici verso quei Paesi nei cui ordinamenti sono previste sanzioni più lievi.

Con riferimento alla possibilità di sviluppare i confronti internazionali - questo vale in generale - devo dire che presso TAXUD vige un sistema un po' strano: fino a qualche anno fa, essa forniva dati in quantità maggiore e più dettagliati.

Mi sono trovato in una situazione particolare. La Francia sembrava avere svolto una buona attività anticontraffazione. In realtà, nonostante avesse totalizzato il triplo di denunce rispetto alle nostre (in Francia vige un sistema particolare, giacché la contraffazione è equiparata alla ricettazione), le quantità sequestrate erano pari a un decimo delle nostre. Andando a guardare bene i dati - che allora erano disponibili e che adesso, invece, non si trovano - abbiamo scoperto che la loro attività era effettuata sostanzialmente in aeroporto. Allora, ho contestato che in quel modo tutto era più facile: un conto è operare un sequestro su una valigia, altra cosa è farlo su un container; una cosa è intralciare il viaggiatore di ritorno con il bagaglio a mano; altra cosa è bloccare

un'attività portuale. Devo dire che l'effetto finale è stato il seguente: quel tipo di statistica non si vede più nei *report*.

MARCO CAUSI. A proposito di preda e predatore !

GIUSEPPE PELEGGI, *Direttore dell'Agenzia delle dogane*. A proposito di preda e di predatore ! Ogni volta che ne abbiamo l'occasione chiediamo un approfondimento dei dati, ad esempio di quello relativo ai tempi di controllo, che stiamo per regolare in modo standardizzato attraverso la carta dei servizi, in corso di pubblicazione, e che, d'altra parte, è difficilissimo determinare. Rispetto all'indirizzo proveniente da Bruxelles, volto a ridurre l'accertamento *a posteriori*, ciò in realtà è letto in un altro modo nelle statistiche. L'accertamento *a posteriori* è tipico della dogana non telematica: si ha necessità di accertare *a posteriori* quando non si è telematizzati. Tuttavia, non si può bloccare un traffico che è andato crescendo in questi anni. Se si ha riguardo alla serie storica degli ultimi quattro o cinque anni, si nota che il livello dei controlli di accertamento *a posteriori* è passato - se non erro - dal 42-43 al 24 per cento. Insomma, sta scendendo in picchiata: nei quattro anni, si è dimezzato.

COSIMO VENTUCCI. Il problema - mi scusi se la interrompo, direttore; lo faccio affinché il discorso sia più chiaro ai presenti - riguarda esclusivamente i manifesti merci in arrivo, nei quali soprattutto i pesi dichiarati non sono commisurati a quelli reali.

Occorre stare attenti a questo problema, che è specifico. Se la società dichiara sulla base del manifesto, è chiaro che, se non viene svolta la revisione di accertamento, si può giungere addirittura a forme di contrabbando. Lei sa, direttore, che sopra i 4 mila euro scatta il reato di contrabbando. Pertanto, bisogna stare attenti a questo aspetto, che è proprio quello che volevo segnalare.

Inoltre, non capisco perché Bruxelles agisca nel modo di cui si è detto. L'ini-

ziativa proviene da Bruxelles, non dalle Dogane italiane: questo dato è importante, e sarà opportuno che se ne tenga conto nelle discussioni.

GIUSEPPE PELEGGI, *Direttore dell'Agenzia delle dogane*. Pensavo che lei si riferisse all'andamento del quadro più generale. In Europa, il livello di automazione raggiunto da alcune dogane (stiamo parlando di quelle dell'Est, dei nuovi Paesi membri, e quant'altro) viene commisurato alla riduzione dell'accertamento *a posteriori*; tuttavia, si tratta di un indicatore non così immediato.

Quanto alla questione sollevata da ultimo, invece, staremo attenti.

Riguardo, invece, ai dati sulle Dogane, non ho portato il consuntivo 2008, perché lo stiamo chiudendo. Lo consegnerò al Ministero entro la prossima settimana. Sostanzialmente, è come se da noi fosse validato, ma non lo è ancora dal Ministro. Tuttavia, mi impegno a inviarlo tra una quindicina di giorni, anche perché contiene alcuni elementi che possono essere utili per capire come ci muoviamo.

Il resto è tutto in convenzione. Anche quella parte è ancora da chiudere; siamo in esercizio provvisorio. Tuttavia, appena chiuso, invierò il volume con i risultati del 2008.

Naturalmente, ricordo quanto costa l'Agenzia: indicativamente, il costo è pari a 600 milioni di euro, di cui 60 per investimenti (informatici, per lo più), mentre ciò che resta è spesa per il personale.

Se il presidente è d'accordo, passerei la parola ai miei colleghi, anche al fine di vivacizzare la discussione. Proporrei che la dottoressa Alvaro rispondesse su Bruxelles, indicando gli ultimi indirizzi, la dottoressa Bricca sulla parte riguardante le verifiche e l'utilizzo degli scanner, il dottor Aronica sull'organizzazione e il dottor De Santis sulle questioni relative ai petroli.

Prima, però, vorrei concludere sulla questione dell'andamento dei traffici commerciali negli ultimi mesi.

Noi usiamo un indicatore - che abbiamo elaborato autonomamente - diverso dal *Baltic*. Quest'ultimo è un indi-

catore globale per la circolazione di materie prime di tipo *dry*, in quanto riguarda materie prime secche. Esso permette di cogliere, quindi, il volume di scambi di carbone, acciaio, cemento e quant'altro: è un indicatore sull'attività industriale, giacché riguarda materie prime di base.

Noi abbiamo seguito un percorso contrario: partiamo dai dati delle importazioni e li ripuliamo, ad esempio dagli oli minerali e dalle materie prime di base, come il carbone, il ferro e via dicendo. Togliamo, poi, taluni capitoli nei quali la quantità è pesante, ma la consegna è unica, come ad esempio le imbarcazioni, gli elicotteri, nel caso in cui nel mese in esame sia avvenuta una consegna. Quello che emerge è un indicatore che raccoglie materie prime diverse da quelle dell'industria di base, semilavorati o prodotti finiti pronti per il commercio e che, di conseguenza, ha natura meno industriale e più commerciale. Tale indicatore ci diceva che nei primi tre mesi del 2009, rispetto ai corrispondenti mesi dell'anno precedente, si era verificata una caduta sia dell'*import* che dell'*export* (là dentro c'erano entrambi i dati), a gennaio del 30-35 per cento, a febbraio intorno al 24-25 per cento e a marzo tra il 5 e il 10 per cento.

Quindi, quello che possiamo dire è che si rileva - tendenzialmente - una possibilità di tornare sui livelli di commercio realizzati nell'anno precedente. Quando toccheremo l'asticella dello zero, saremo tornati al volume di scambi del 2008.

Tutto ciò significa poco e niente. Ancora nulla si può dire rispetto alla crisi in atto. Tuttavia, anche quello di cui vi ho detto è uno dei piccoli indicatori che possono contribuire a farci capire se sia in atto, in qualche modo, una sorta di ripresa. Bisogna poi capire se a muoversi siano i prodotti destinati al commercio finale (e ciò segnalerebbe un principio di risveglio della domanda), oppure i semilavorati o, ancora, se stia tornando il magazzino, che, peraltro, al momento, potrebbe anche essere in fase di svuotamento.

Comunque sia, rileviamo una iniziale tendenza a recuperare i valori dello scorso anno. A partire da gennaio, abbiamo constatato questo ritorno.

Se facciamo il confronto dal trimestre precedente a quello successivo, il dato che si ottiene per noi dice poco, in quanto fortemente influenzato dalla stagionalità. Ho visto, ad esempio, che la Comunità adesso sta raffrontando il quarto trimestre dell'anno precedente rispetto al terzo, che, però, includeva agosto: quindi, il calo rilevato è poco significativo.

Noi, invece, preferiamo confrontare gli stessi periodi di anni diversi, perché riteniamo che questo metodo ci dica dove stiamo andando. Ripeto che il raffronto tra due trimestri contigui dice poco, in quanto è influenzato dalla stagionalità.

**PRESIDENTE.** Specificamente, mi riferivo alle linee dei grafici riportati nella documentazione, da cui si rileva una progressiva discesa che riguarda il 2006 e il 2007, mentre un'altra linea sale. Ebbene, chiedo se negli ultimi due quadrimestri si sia mantenuto lo stesso andamento incrociato.

**GIUSEPPE PELEGGI, Direttore dell'Agenzia delle dogane.** Su questo punto possiamo certamente fornire il dato italiano aggiornato a marzo 2009. Non riusciamo a reperire, al momento, i dati degli altri Paesi, che non riceviamo con la stessa tempestività dei nostri, naturalmente. In alcuni casi, inoltre, si tratta di dati estremamente difficili da leggere, proprio per la ragione di cui parlavo in precedenza. Non circolano troppe informazioni tra le autorità doganali, specialmente con riferimento al commercio. Tuttavia, voglio precisare che Eurostat sicuramente redige rapporti su tale tema (si tratta dell'ente che, come l'ISTAT a livello nazionale, è titolato a elaborare e divulgare dati di tipo statistico).

**PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE  
COSIMO VENTUCCI**

**TERESA ALVARO, Direttore area centrale tecnologie per l'innovazione.** Partirei

da quest'ultima osservazione, relativa alla necessità di avere dati attendibili, su indicatori di tale rilievo, da tutte le altre dogane comunitarie.

Come amministrazione doganale, abbiamo sempre puntato molto sull'utilizzo di dati attendibili, tratti direttamente dai sistemi informatici. Quindi, abbiamo spinto molto affinché la realizzazione della dogana elettronica fosse il più possibile rapida e, inoltre, i dati potessero essere estratti direttamente dalle operazioni fatte « a sistema » dai vari Stati membri.

Un simile risultato l'abbiamo già ottenuto per quanto riguarda i regimi che sono stati informatizzati, in particolare quello del transito e parte di quello dell'esportazione, in modo tale che i rapporti annualmente formati in sede europea non siano più basati sui dati dichiarati dalle singole amministrazioni, ma su dati inconfutabili, in quanto direttamente derivati, come ho accennato, dalle operazioni « a sistema ».

In prospettiva, avendo riguardo alla scadenza del giugno 2013, data entro la quale saranno diramate le disposizioni di applicazione del codice doganale modernizzato, desidero rappresentare quanto è stato fatto dall'amministrazione italiana affinché le scelte a livello europeo non generassero ricadute negative a livello nazionale. Siamo partiti qualche anno fa proprio per influenzare in modo efficace il processo di formazione, in quanto il modo di operare per definire la normativa di livello comunitario (che poi è direttamente applicabile; il discorso ha qualche attinenza anche con le considerazioni che sono state svolte in ordine alla protezione della prassi, a livello nazionale, nel settore delle dogane e nel settore delle entrate) è fortemente sbilanciato a sfavore delle dogane. Infatti le disposizioni di livello comunitario, nella fase legata anche allo sviluppo dei sistemi informatici, sono di dettaglio, in quanto vanno a regolare sistemi che, fondamentalmente, non richiedono che piccoli aggiustamenti a livello nazionale. Quindi è particolarmente importante vigilare e cercare di influenzare il

processo di formazione della normativa comunitaria.

Soprattutto nell'ultima parte del processo di formazione del codice doganale comunitario, in ambito Commissione europea, si è molto utilizzato il sistema della consultazione delle associazioni europee degli operatori. Abbiamo molto lavorato affinché, a livello nazionale, fossero raccolte direttamente, e quindi rappresentate, le esigenze non solo delle amministrazioni, ma anche delle associazioni di settore e degli operatori.

Recentemente, questa azione ha prodotto un risultato abbastanza concreto. Nel seminario svoltosi a Praga alla fine di marzo, che ha visto la partecipazione di tutti i vertici delle amministrazioni doganali dei 27 Stati aderenti all'Unione e dei Paesi neoaderenti, è stata riconosciuta un'esigenza che la Dogana italiana sottolineava da molto tempo, ossia che si definisse in dettaglio il quadro operativo (in pratica, si tratta delle istruzioni relative proprio alla prassi indirizzata agli uffici e agli operatori), in maniera tale da conseguire effettivamente un'uniforme applicazione della legislazione doganale. In altre parole, è stato ottenuto che l'elaborazione della normativa generale di settore fosse preceduta dalla definizione dei processi operativi, per ottenere fundamentalmente due risultati: capire quale potesse essere, in dettaglio, la ricaduta delle procedure definite a livello comunitario su quelle nazionali; evitare distorsioni a favore di Stati che hanno un maggior peso. Ci siamo basati su un utilizzo spinto sia dei processi informatici sia dell'anzidetta definizione di dettaglio delle ricadute operative, in modo da apprezzarne costi e benefici e, soprattutto, da determinare il *gap*, la distanza da come siamo a come dovremmo diventare, anche se, per quanto riguarda il livello di informatizzazione, cerchiamo di giocare d'anticipo, come comprovato dal fatto che le linee guida di *e-customs* le abbiamo già declinate nel nostro sistema da vari anni. Ci differenzia fundamentalmente dagli altri Paesi il fatto che l'informatizzazione ha riguardato in modo generalizzato tutti i regimi e non particolari regimi o partico-

lari porti, come avviene negli altri Stati. Su questo, ovviamente, tentiamo di spingere affinché i dati che ci consentono di confrontarci con gli altri Stati siano attendibili e assolutamente inconfutabili.

In chiusura del mio intervento, desidero svolgere un breve approfondimento concernente il problema dell'uniforme applicazione della legislazione comunitaria in tutti i 27 Stati, sotto tutti i profili particolari, compreso quello sanzionatorio. Su ciò la Commissione europea avvia regolarmente inchieste, seguite da missioni in tutti gli Stati membri.

Nell'attesa di avere un quadro normativo definito in maniera puntuale, l'Italia ha chiesto che si effettuino rilevazioni dettagliate aventi ad oggetto l'uniforme applicazione della normativa comunitaria e, soprattutto, l'armonizzazione delle sanzioni.

CINZIA BRICCA, *Direttore area centrale verifiche e controlli tributi doganali e accise laboratori chimici*. Sono state poste alcune domande relative ad aspetti particolari del settore dei controlli: scanner, *black list*, funzionalità e significato dei controlli *a posteriori*.

Tutti questi segmenti vanno ricondotti nell'ambito di una visione unitaria del controllo doganale, posto che si tratta di momenti e tipologie di controlli o di selezioni su determinati parametri che attengono al controllo in generale. Quindi, ricordando che il nostro sistema dei controlli è totalmente automatizzato e che comunque, anche le operazioni residue — rivolgendomi all'onorevole Ventucci, posso parlare di operazioni in procedura domiciliata non ancora telematizzate, perché sappiamo di cosa si sta parlando — vengono riportate, all'atto della presentazione della dichiarazione complementare, all'analisi dei rischi centralizzata e quindi analizzate, ai fini dell'espressione del preavviso, dagli uffici locali, con gli stessi criteri che governano l'analisi dei rischi svolta a livello centrale. Possiamo dire che la selezione del controllo viene operata sulla base di criteri che stabiliamo uniformemente a livello centrale, con il concorso dell'esperienza degli uffici locali.

Pertanto, il controllo mediante scanner può rappresentare un esito della selezione del circuito e si pone in una situazione intermedia tra il semplice controllo documentale e il controllo fisico approfondito, per l'esecuzione del quale ci si può anche avvalere della scannerizzazione, onde velocizzare e orientare meglio la verifica (parliamo del classico container che viene importato e che arriva nel porto).

Il livello dei controlli mediante scanner è mediamente del 3 per cento; operiamo mediamente con tale modalità circa 50.000 controlli: possiamo andare dai 45 mila ai 50 mila l'anno. Ovviamente, il dato è in funzione del flusso dei traffici e non può essere stabilito *a priori*; esso è anche influenzato da eventuali emergenze o criticità che dovessero verificarsi in relazione agli allerta internazionali.

L'utilizzo dello scanner è stato molto incentivato a partire dal 2001. Ricordo che l'Agenzia ha acquisito con propri mezzi finanziari gli scanner ancor prima del triste settembre 2001, ma gli scanner sono serviti molto, a partire dal 2001, proprio per l'effettuazione dei controlli di sicurezza, quindi anche con finalità di deterrenza.

In cinque porti italiani è operativa la CSI (*Containers security initiative*), con la collaborazione dei colleghi delle dogane statunitensi, per effettuare controlli più accurati sui container diretti verso gli Stati Uniti.

A tale proposito, ricordo che negli Stati Uniti è stata approvata, qualche anno fa, una normativa che prevede la scannerizzazione obbligatoria, a cura dei porti di esportazione di tutto il resto del mondo, dei container diretti negli Stati Uniti. Probabilmente, essa non sarà più applicata nei termini drastici in cui era stata definita. Tuttavia, se la predetta regolamentazione, la cui attuazione era inizialmente prevista a partire dal 2012, dovesse effettivamente essere applicata in maniera così rigorosa, avremmo la necessità di acquistare scanner in numero ben superiore a quello preventivato.

Attualmente ne abbiamo 28, tutti collegati in rete telematica. Attraverso una

sala di monitoraggio istituita presso la sede centrale dell'Agenzia è possibile controllare in tempo reale tutti i controlli mediante scanner che vengono effettuati nei 28 porti dotati di tali apparecchiature. Ciò ci consente di intervenire in base ad elementi informativi di cui dovessimo eventualmente disporre in via prioritaria al centro e di comunicare immediatamente all'ufficio periferico la necessità di effettuare un controllo mediante scanner. Comunque, i nostri uffici possono comparare in tempo reale, durante il controllo, l'immagine del container proveniente dallo scanner in quel momento con l'immagine tipo di quella stessa merce dichiarata presente nella banca dati immagini scanner, dove sono custodite più di 180.000 immagini. Si tratta di un forte ausilio al controllo, anche in termini di accelerazione.

Il controllo mediante scanner viene visto fondamentalmente come un ausilio alla verifica, anche in termini di eliminazione del controllo fisico, laddove vi sia, in base alla selezione CSI, la perfetta coerenza tra l'immagine del prodotto che sta passando e la dichiarazione di parte. Non si va oltre, non si esegue alcun controllo fisico.

Dedico un cenno alla *black list*, anche se non parlerei dell'esistenza, in termini organizzati, di una *black list* all'interno del nostro circuito.

Alla locuzione possiamo ricondurre l'insieme dei profili soggettivi che riguardano l'operatore economico, sia in relazione alla sua posizione nell'ambito della *trade supply chain*, cioè della catena logistica e commerciale, sia in relazione ai suoi precedenti.

Faccio rilevare che l'impianto del nuovo codice doganale comunitario sta spostando l'ottica del controllo dalla singola operazione al complesso delle operazioni eseguite dal soggetto economico, allo scopo di ottenere una visione più ampia. Non è mai la merce che delinque: sono i soggetti che entrano in contatto con la merce che possono compiere operazioni illecite. Quindi, i profili che oggettivamente potrebbero condurre a un controllo della

merce se l'operatore fosse noto — in senso negativo — alla dogana, per i precedenti, o per una nostra analisi soggettiva condotta sulla base delle banche dati disponibili a sistema (sostanzialmente, le banche dati dell'amministrazione finanziaria), debbono essere tarati sui soggetti. Per contro, la percentuale di controllo attribuita oggettivamente alla merce sarebbe abbattuta in funzione dell'affidabilità soggettiva qualora il soggetto fosse contraddistinto da profili positivi, quindi da *white list*.

Il nuovo codice doganale comunitario ha istituito, dal 1° Gennaio 2008, una nuova figura comunitaria, quella dell'operatore economico autorizzato (AEO). Questo soggetto, che gode di un'affidabilità riconosciuta da parte dei 27 Stati membri, è certificato dall'amministrazione doganale. Tale certificazione, lo status di AEO, va a influire in senso positivo anche sull'effettuazione dei controlli, abbattendone il numero in percentuali che variano dal 10 al 90 per cento. Se, in ipotesi, per quella merce con quella determinata origine, il mio profilo di rischio neutro, oggettivo, indica una necessità di un controllo al 15 per cento, l'operatore verificato in senso positivo e in possesso del certificato AEO, se è altamente affidabile, potrà avere una riduzione fino al 90 per cento di quel 15 per cento.

Il programma è in vigore dall'1 gennaio 2008 e, ad oggi, abbiamo ricevuto circa 200 istanze per il rilascio della certificazione AEO. Ci collochiamo, grosso modo, tra il quarto e il quinto posto a livello comunitario, ma confidiamo che l'istituto, sempre più familiare e conosciuto agli operatori e fortemente appetibile in ragione della sua estensione comunitaria, riscuota un successo maggiore di quello arreso all'*audit* doganale nazionale delle imprese, che, onestamente, in quattro anni non ci ha soddisfatti quanto a numero di richieste da parte degli operatori.

Per quanto riguarda i controlli *a posteriori*, a prescindere dalle politiche condotte da Bruxelles sul loro significato, noi li abbiamo sempre visti come complementari all'analisi effettuata attraverso il circuito doganale di controllo. In altre parole,

essi offrono un riscontro della bontà dei profili di rischio inseriti a sistema e ci permettono di effettuare non tanto il controllo sulla singola dichiarazione doganale sottoposta a revisione di accertamento, quanto, e sempre più, sul triennio anteriore di attività dell'operatore economico, proprio al fine di ridisegnarne in modo più puntuale il profilo soggettivo.

I controlli *a posteriori*, condotti mediante accesso presso l'azienda o l'ufficio, riguardano il complesso delle operazioni.

PRESIDENTE. Le chiedo scusa, dottoressa Bricca, ma ha toccato un punto importante. A mio avviso, sarebbe una follia se nel soggetto che intendesse correggere qualcosa facessimo venire meno la fiducia nei confronti dell'amministrazione finanziaria.

CINZIA BRICCA, *Direttore area centrale verifiche e controlli tributi doganali e accise laboratori chimici*. Assolutamente.

PRESIDENTE. Vi dovete opporre nettamente a una tale eventualità.

CINZIA BRICCA, *Direttore area centrale verifiche e controlli tributi doganali e accise laboratori chimici*. Certo.

PRESIDENTE. Faccio un esempio: quando ho aderito al condono, molti anni fa, ho deciso di presentare una dichiarazione integrativa per definizione automatica (cosiddetto condono « tombale »). Sarebbe assurdo, ora, consentire al funzionario, il quale si accorgesse che esco con una Ferrari, di andare a riprendere il documento e di rimettere in discussione quanto avevo già definito con l'amministrazione finanziaria. In effetti, la *ratio* delle disposizioni che il Parlamento ha approvato in materia di condono tombale è la seguente: non importa chi ci rimette, purché si ponga termine al contenzioso.

CINZIA BRICCA, *Direttore area centrale verifiche e controlli tributi doganali e accise*

*laboratori chimici*. Lei si riferisce, signor presidente, alla revisione di accertamento su istanza di parte.

PRESIDENTE. Mi sono calato nei panni dell'importatore, per sollevare un problema che attiene al rapporto di fiducia che dovrebbe intercorrere con l'amministrazione.

CINZIA BRICCA, *Direttore area centrale verifiche e controlli tributi doganali e accise laboratori chimici*. Le percentuali alle quali ho fatto riferimento, relative alla diminuzione dei controlli *a posteriori*, si riferivano unicamente alle revisioni dell'accertamento su iniziativa dell'ufficio.

PRESIDENTE. Mi riferivo soprattutto all'altra ipotesi.

CINZIA BRICCA, *Direttore area centrale verifiche e controlli tributi doganali e accise laboratori chimici*. L'ipotesi da lei ricordata, presidente, è assimilabile all'istituto del ravvedimento, che esiste come istituto generale dell'ordinamento tributario.

PRESIDENTE. È importante che chiarite questo punto, riguardo al quale le aziende e gli operatori esprimono un certo sconcerto.

CINZIA BRICCA, *Direttore area centrale verifiche e controlli tributi doganali e accise laboratori chimici*. Ovviamente, tutti gli istituti vanno letti e interpretati nel loro senso «buono» e con finalità conformi a quelle che la legge si propone. È evidente che la reiterazione di istanze di revisione sulla medesima tipologia di merito da parte dello stesso soggetto diventa un costo per la dogana.

Ferma restando la legittimità assoluta dell'istituto sotto il profilo giuridico, si pone un punto di dubbio sull'affidabilità del soggetto ove questi non sia un rappresentante dell'azienda, bensì un soggetto qualificato per l'esercizio della professione a supporto dell'operatore economico.

GIUSEPPE PELEGGI, *Direttore dell'Agenzia delle dogane*. Insomma, si pente, ma è un peccatore abituale.

CINZIA BRICCA, *Direttore area centrale verifiche e controlli tributi doganali e accise laboratori chimici*. Ci pone qualche problema.

ALESSANDRO ARONICA, *Direttore area centrale personale e organizzazione*. Cerco di rispondere, anche se il tema dell'organizzazione è molto ampio.

PRESIDENTE. Vogliate scusarmi, ma mi pare che quanto è stato detto finora sia talmente esaustivo da suggerire che, ove vi siano ulteriori dati da aggiungere, ce li facciate pervenire eventualmente in forma scritta.

Il dottor Aronica può comunque svolgere il suo intervento.

ALESSANDRO ARONICA, *Direttore area centrale personale e organizzazione*. Il tema è molto ampio. Cercherò comunque di rispondere con riferimento a un paio di aspetti che l'onorevole Causi ha messo a fuoco.

Abbiamo affrontato la fine del 2007 con una dotazione organica rinnovata che contava circa 12.500 unità di personale. Nello stesso anno, abbiamo avuto la possibilità, con la legge finanziaria, di assumere finalmente nuove forze dopo tanto tempo. Successivamente, nel corso del 2008, mentre ci accingevamo a fare queste assunzioni e a svolgere, attraverso le stesse, un'operazione di riequilibrio della distribuzione territoriale del nostro personale, sono intervenuti dapprima il decreto n. 112 e poi la relativa legge di conversione n. 133, che hanno ridotto la nostra dotazione organica.

Il combinato disposto di queste due forze fa sì che oggi gli effettivi dell'Agenzia, a seguito dell'assunzione degli idonei e di altre azioni di reclutamento, sono forse più vicini di quanto non siano mai stati alla dotazione organica. Ciò si è verificato, fortunatamente, sia perché nel corso degli anni la dotazione organica si è ridotta (di

3 mila o 4 mila unità, se andiamo indietro negli anni) sia in quanto, per la prima volta quest'anno, abbiamo avuto, rispetto alle cessazioni (che da noi sono 350, a volte anche 400 all'anno), un bilancio positivo delle acquisizioni, grazie all'ingresso degli idonei cui ho già accennato.

Il problema di sofferenza — lo dico in breve — cui faceva riferimento il direttore si acutizza molto quando c'è un blocco delle assunzioni, perché, più che le quantità assolute, è proprio l'impossibilità di attingere a forze fresche che diventa un grande problema. Le quantità assolute sono un po' cresciute. Cerchiamo di completare il più possibile la nuova dotazione organica ridotta, ma certamente abbiamo avuto una spinta molto positiva; consideriamo molto positivamente anche il fatto che il Parlamento ci abbia dato la possibilità di assumere, a partire dallo scorso anno. Attraverso quelle assunzioni abbiamo portato nuova linfa in tutte le direzioni regionali e anche negli uffici centrali, nei quali, peraltro, verso la fine del 2007, quindi prima che fosse emanato il decreto-legge n. 112 del 2008, pronosticavamo un ridimensionamento.

Stiamo cercando...

**PRESIDENTE.** Non abbiamo parlato, con l'onorevole Causi, di questo. Tuttavia, il problema del personale è dovuto al fatto che le navi partono alle 20, alle 21, a mezzanotte, alle 4 di notte. Hanno un orario che cozza con la dotazione che il Ministero assegna, cioè con i famosi 600 milioni che le Dogane spendono.

Si pone un grosso problema, perché gli operatori, ovviamente, vogliono passare la dogana quando il ciclo di lavorazione finisce, magari alle 4 o alle 5, mentre i funzionari al massimo lavorano fino alle 6. Occorre poi considerare i fuori orario: un discorso che diventa complicato, perché non possono farli in tutti i centri operativi. Anche questo è un problema.

Ecco perché ho sollevavo le questioni della telematica e della fiducia verso l'operatore: proprio per sollecitarvi ad andare

in tali direzioni. Il personale in più serve, infatti, per un discorso ultroneo, non per la normalità del ciclo operativo.

**MARCO CAUSI.** Il punto sul *turnover* fatto dal dottor Aronica ha valenza generale per tutte le nostre amministrazioni pubbliche, che storicamente evidenziano problemi. Ad esempio: più personale al Sud, rispetto al Nord.

I problemi si risolvono più facilmente con le energie fresche, perché il giovane appena entrato, il neoassunto, è più disponibile a operazioni di mobilità territoriale.

Quindi, credo che questo discorso sia assolutamente generale e vada al di là della specificità del lavoro svolto.

**ALESSANDRO ARONICA, Direttore area centrale personale e organizzazione.** Attraverso il piano di destinazione dei neoassunti abbiamo riequilibrato l'allocatione delle nostre forze sul piano territoriale; inoltre, abbiamo potuto apprezzare il fatto che, naturalmente, forze nuove significano un apporto nuovo e tutto ciò che ne consegue.

Potremmo anche fornire dati più dettagliati, ma il senso complessivo dell'operazione è stato proprio quello di un riequilibrio a favore della parte settentrionale del Paese. Abbiamo soprattutto fatto affluire forze nuove alla direzione regionale lombarda, che era quella dove si registravano le maggiori carenze in rapporto ai flussi.

Naturalmente, nel caso dell'Agenzia delle dogane, il rapporto tra volume dei traffici e personale, attesa la mobilità dei traffici, deve essere valutato sui lunghi periodi. Tuttavia, nella sostanza, quella descritta è l'operazione che abbiamo completato alla fine dell'anno, tenendo altresì conto — lo preciso perché le notizie che si leggono al riguardo potrebbero lasciare perplessi — di alcune situazioni straordinarie al Sud, dove erano state rilevate emergenze e criticità particolari da affrontare. Pertanto, abbiamo destinato alcune forze anche a Napoli, Bari e Gioia Tauro, ma a completamento di un'operazione che ha visto gran parte delle risorse nuove destinate al Nord.

L'altra azione importante che abbiamo svolto, nel momento in cui ci siamo trovati ad affrontare la nuova fase, caratterizzata dalla riduzione delle dotazioni organiche, è consistita nell'applicazione dell'altra indicazione che proveniva dalla legge n. 133, vale a dire il taglio del 20 per cento delle direzioni di prima fascia e del 15 per cento di quelle di seconda fascia.

Potevamo interpretare la norma rispettandone solo formalmente lo spirito e, di conseguenza, operando tagli omogenei su tutto il territorio, secondo criteri più o meno casuali volti a conseguire il risultato atteso.

Abbiamo preferito, invece — proprio in virtù del fatto che, parallelamente, si riducevano la dotazione organica teorica e, quindi, anche gli spazi di crescita futura —, mettere in cantiere un'operazione di ulteriore approfondimento di quel cammino, già intrapreso, verso una maggiore efficienza della nostra struttura. Quindi, anziché operare tagli, abbiamo varato una piccola riforma — se volete, una riorganizzazione — che sostanzialmente prosegue ciò che già era stato fatto negli anni scorsi, il cui connotato fondamentale è il seguente: essa ridisegna il ruolo delle direzioni regionali, le quali, mentre continuano ad essere un presidio essenziale nel dialogo con la rete locale istituzionale, diventano molto più snelle dal punto di vista delle funzioni di indirizzo e controllo. Infatti, non fanno più da amplificatori o ripetitori dell'indirizzo centrale, bensì assumono una funzione di *audit* di processo, quindi in parte diversa, a supporto degli uffici territoriali (quelli a cui stiamo dando maggiore forza).

Dalla riorganizzazione — da completare entro il 2010 — risulteranno, probabilmente, strutture intermedie di supporto leggermente più snelle, che ci consentiranno di rafforzare gli uffici territoriali. Questa azione, in qualche modo, compensa gli effetti della revisione al ribasso delle dotazioni organiche.

Nel contempo, abbiamo varato il nuovo regolamento di attuazione della legge n. 241 del 1990. Quello che avevamo era molto risalente, per cui lo abbiamo rivi-

sitato, dando completa attuazione al regolamento di organizzazione e assegnando agli uffici territoriali tutte le funzioni di amministrazione attiva che era possibile attribuire a tali articolazioni.

PRESIDENTE. Rientrate, in termini finali, nella riduzione del 20 per cento?

ALESSANDRO ARONICA, *Direttore area centrale personale e organizzazione*. Assolutamente sì.

PRESIDENTE. Ciò ha prodotto qualche danno?

ALESSANDRO ARONICA, *Direttore area centrale personale e organizzazione*. Il « danno », per quanto riguarda i dirigenti di seconda fascia, è stato subito maggiormente dagli uffici centrali, presso i quali è stata effettuata una riduzione del 25 per cento di tali posizioni.

Invece, per quanto riguarda le nuove dotazioni organiche, ancora dobbiamo procedere alla ripartizione territoriale ma, come dicevo, era già in progetto una riduzione del peso delle strutture centrali.

Sostanzialmente, le due azioni che stiamo conducendo interagiscono, in quanto c'è un rafforzamento degli uffici territoriali, anche per quanto riguarda responsabilità e competenze. La riforma dovrebbe accompagnare questo rafforzamento con un aumento di effettivi.

D'altra parte, abbiamo anche un modello di gestione che consideriamo più efficiente ed incisivo. La funzione di indirizzo del centro, a questo punto, dovrebbe essere molto più immediata.

La riorganizzazione ha anche consentito di procedere ad accorpamenti delle direzioni, che da quattordici passeremo a dieci. Le nostre erano già direzioni regionali e, in taluni casi, interregionali. Adesso sono più decisamente interregionali, fatta eccezione per tre regioni. Anche questo è un segnale di ciò che ci proponiamo di realizzare: fermo restando il significato che riveste la presenza istituzionale delle dogane, manteniamo due sedi laddove esisteva la vecchia sede regionale, in modo

tale che ci sia sempre un presidio regionale in grado di dialogare con le altre istituzioni.

Dal punto di vista della funzionalità della « macchina », crediamo che il disegno che ho illustrato ci consentirà di guadagnare in efficienza.

GIUSEPPE PELEGGI, *Direttore dell'Agazia delle dogane*. Certo, è abbastanza severa la strettoia imposta dal decreto-legge n. 112 del 2008, soprattutto per quanto riguarda la dirigenza di seconda fascia, dove perdiamo 37 posizioni, in un contesto in cui abbiamo in totale, tra prima e seconda fascia, circa 250 posizioni dirigenziali su 10 mila dipendenti. Credo che un rapporto di 1 a 40 non soltanto sia alto nella pubblica amministrazione ma sia « concorrenziale », se si pensa ai quadri dirigenti dell'industria, anche rispetto al mondo del lavoro privato.

In questo senso, rispetto alle altre agenzie e agli altri Ministeri, il nostro sforzo è notevole.

I 386 uffici, in molti casi, sono costituiti da piccole postazioni, situate magari in un contesto nel quale esiste un piccolo distretto industriale che funziona e che effettua operazioni di scambio con procedura di domiciliazione (per cui serve un piccolo presidio che si muove). Non credo, pertanto, di andare verso una riduzione delle 386 postazioni.

Anzi, se il futuro va verso la domiciliazione delle operazioni, è meglio avere il piccolo presidio agile sul posto piuttosto che imporre attese per eventuali controlli, da effettuare magari con il fuori orario e con una maggiore spesa per tutti.

D'altro canto, le difficoltà sono notevoli, poiché abbiamo pochi dirigenti rispetto al numero dei dipendenti distribuiti nei vari livelli sottordinati. Credo che le altre agenzie, in alcuni casi, abbiano un rapporto più favorevole, che oscilla fra 1 su 25 e 1 su 20. Eravamo partiti con un assetto che era, sotto questo aspetto, più efficiente. Tuttavia, si corre il rischio che la situazione diventi ancora più difficile, anche perché sono anni, ormai, che l'Agazia non bandisce un concorso.

WALTER DE SANTIS, *Direttore area centrale gestione tributi e rapporto con gli utenti*. Raccolgo l'invito ad indicare cosa il Parlamento potrebbe fare — nel modo e nella misura che riterrà più congrua e opportuna — per l'immediato avvio dello sportello unico doganale.

Al momento, si trova per l'ennesima volta all'esame della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e Bolzano lo schema di decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri cui l'articolo 4, comma 59, della legge n. 350 del 2003 demanda la provvisoria definizione (fino all'emanazione di appositi provvedimenti da parte delle amministrazioni interessate) dei termini di conclusione dei procedimenti amministrativi che concorrono per l'assolvimento delle operazioni doganali di importazione ed esportazione.

L'iter del provvedimento è stato travagliato, non solo e non tanto perché sono intervenuti due cambi di legislatura, nel 2006 e nel 2008 — a fronte dei quali, evidentemente, la menzionata Conferenza, una volta ricostituitasi, ha dovuto riavviare da capo il procedimento per la formalizzazione dell'intesa prescritta dalla legge — ma anche perché, nelle diverse materie in cui la competenza è ripartita fra Stato e regioni (parlo della sanità, piuttosto che di altre discipline), c'è stato un rimpallo fra le amministrazioni centrali, le quali, in un primo tempo, parevano avere già offerto il loro contributo.

Gli elementi che non hanno trovato accoglimento, riguardanti soprattutto i tempi utili per realizzare gli interventi finalizzati all'istituzione dello sportello unico doganale, sono stati ritenuti compresi nei profili di competenza regionale e, pertanto, sono stati riproposti in sede di Conferenza Stato-regioni. Quindi, si è tornati di nuovo al centro, sulla base del ben noto principio secondo cui ripetere le cose dà modo di compiere un esame più approfondito.

Adesso sembra che siamo riusciti ad arrivare alla quadratura del cerchio, sia pure accettando, con grande umiltà, i tempi massimi, a volte anche abbastanza

lunghe, che alcune amministrazioni hanno imposto per dare il loro avviso favorevole al conseguimento dell'intesa.

Ci aspettiamo, quindi, che la Conferenza Stato-regioni sancisca al più presto l'intesa, acquisita la quale potrà essere emanato il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri.

L'altro aspetto che, se vogliamo, fa *pendant*, è riferito al nostro impegno a livello comunitario. La direzione dell'area centrale gestione tributi e rapporti con gli utenti partecipa al 60 o 70 per cento delle commissioni e dei comitati istituiti a Bruxelles. Ci sforziamo di essere presenti in tutte le situazioni e in tutte le sedi, né silenti, né disinteressati. Il problema (come giustamente è stato rilevato) è che gli altri Stati hanno negli organismi comunitari una presenza e una forza di pressione maggiori rispetto alla nostra. Basti pensare che altri Stati membri sono più rappresentati a livello di dirigenza generale e centrale, mentre la nostra presenza è costituita, per lo più, da funzionari d'ordine e da qualche dirigente a livello di *chef d'unité*. Questo ci penalizza molto.

Tuttavia, lì dove possiamo, ci avvaliamo molto della nostra capacità di andare verso un'informatizzazione spinta: possiamo farlo in quanto — penso di poterlo dire, perché il settore è diretto da una collega in questo momento — l'Italia è sicuramente all'avanguardia, tanto che abbiamo più volte sottolineato, a livello comunitario, la necessità che gli altri Stati membri si adeguino a noi. Tutto ciò comincia a dare i primi risultati. Vediamo già qualcosa: cominciano ad arrivare segnali di fumo. Speriamo di cogliere quanto prima i frutti dei nostri sforzi. Comunque, l'informatizzazione è un elemento che favorisce l'omogeneizzazione delle prassi e accresce la trasparenza. Infatti, una volta realizzata l'informatizzazione, il processo non va avanti se non è conforme alle modalità stabilite. Di recente, sono stati posti in essere, da parte di alcuni servizi dell'Unione europea, alcuni tentativi, peraltro neanche tanto velati, volti ad agevolare quei Paesi membri che non erano così avanti come noi sotto il profilo del-

l'informatizzazione; ma poiché sono venuti allo scoperto, siamo riusciti a incidere.

Ho colto, infine, una richiesta di chiarimento riguardante una circolare sui petroli.

Riguardo alla direttiva sui prodotti energetici, recepita ormai da quasi due anni, vi sono stati interventi, a livello di prassi amministrativa, che dovrebbero aver risolto gran parte dei problemi presentatisi. Adesso, addirittura, c'è una nuova direttiva in arrivo. Probabilmente, potrebbe essere in fase di elaborazione, proprio in questo periodo, qualche misura concernente la telematizzazione delle accise, nell'ambito dei petroli come in quello degli alcoli. Nel settore, in seguito all'obbligo di telematizzazione, sentono la pressione, la spinta a doversi adeguare soprattutto gli operatori meno grandi, le piccole e medie imprese, i marginali. Qualcuno ha reagito in modo assai trasparente — facendo presente di avere bisogno di maggior tempo — ed ha ottenuto più d'una proroga. Nel caso in cui sia segnalata la temporanea inidoneità della strumentazione informatica, si concederà eventualmente un tempo di due o tre mesi per l'adeguamento, fermo restando che i dati dovranno essere conferiti al sistema a partire dal momento in cui scatterà l'obbligo.

Un'ulteriore questione è stata recentemente posta da coloro che utilizzavano prodotti petroliferi per la produzione di energia elettrica. Si tratta di soggetti che già conferiscono dati all'amministrazione doganale, proprio per la loro qualità di utilizzatori di prodotti petroliferi e di produttori di energia elettrica. Siccome adesso sono tenuti a fornire, in qualità di percettori di prodotti petroliferi da destinare ad usi agevolati (secondo un loro profilo) ulteriori dati relativi a questa prima parte del loro *business*, essi hanno individuato punti di tangenza, o di sovrapposizione, tra le due tipologie di attività svolta ed hanno conseguentemente immaginato che i dati dovessero essere conferiti a un certo titolo piuttosto che a un altro. Effettuato un approfondimento, abbiamo constatato che non sussistono problemi

significativi. Insomma, la questione è stata posta, più che altro, in maniera strumentale. Ciononostante, diremo loro, come sempre, di mettere in ordine i propri *software* e, appena possibile, di conferire i dati. Ad ogni modo, è stato fatto molto rumore per nulla.

TERESA ALVARO, *Direttore area centrale tecnologie per l'innovazione*. Le scadenze comunitarie non saranno sicuramente differibili. Con la direttiva 2008/118/CE del Consiglio, del 16 dicembre 2008, e con il successivo regolamento, la telematizzazione dei documenti di accompagnamento diventerà ormai una realtà nel periodo compreso fra il 1° aprile 2010 e il mese di gennaio del 2011. Quindi, l'aver preparato le nostre aziende in modo *soft* a tale scadenza è stato il frutto di una strategia precisa.

PRESIDENTE. Anche a nome del presidente Conte, ringrazio tutti i presenti per aver dato vita, più che a un'audizione, ad un convegno. Credo di interpretare anche il pensiero dei colleghi nel ringraziare i nostri ospiti, i quali sono stati davvero esaustivi.

Autorizzo la pubblicazione in allegato al resoconto stenografico della seduta odierna della documentazione consegnata (*vedi allegato*).

Dichiaro conclusa l'audizione.

**La seduta termina alle 17.**

---

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI  
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. GUGLIELMO ROMANO

---

*Licenziato per la stampa  
il 28 maggio 2009.*

---

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO