

**COMMISSIONE PARLAMENTARE
DI VIGILANZA SULL'ANAGRAFE TRIBUTARIA**

RESOCONTO STENOGRAFICO

AUDIZIONE

7.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 12 MARZO 2014

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE GIACOMO ANTONIO PORTAS

INDICE

	PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:	
Portas Giacomo Antonio, <i>Presidente</i>	3
Seguito dell'audizione del dottor Giuseppe Peleggi, direttore dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli:	
Portas Giacomo Antonio, <i>Presidente</i>	3, 5, 6 11, 12, 13, 14, 15
Alvaro Teresa, <i>direttore centrale tecnologie per l'innovazione dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli</i>	3, 4, 5, 6, 8, 9
Aronica Alessandro, <i>vice direttore dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli</i> ...	10, 12, 13, 14
Pagano Alessandro (NCD)	4, 6, 9, 14
Peleggi Giuseppe, <i>direttore dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli</i>	3, 6, 7, 8 9, 11, 12, 14, 15
Pelillo Michele (PD)	14

PAGINA BIANCA

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
GIACOMO ANTONIO PORTAS

La seduta comincia alle 8.50.

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Comunico che ai sensi dell'articolo 13, comma 4, del Regolamento della Commissione, la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata mediante l'attivazione del sistema audiovisivo a circuito chiuso.

Audizione del direttore dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli, dottor Giuseppe Peleggi.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'audizione del dottor Giuseppe Peleggi, direttore dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli, che ringrazio nuovamente per aver accolto l'invito in Commissione, e che nella scorsa riunione aveva iniziato a svolgere la propria relazione.

Il dottor Peleggi è accompagnato dal vicedirettore vicario, il dottor Alessandro Aronica; dal vicedirettore, il dottor Luigi Magistro; dal direttore centrale per le tecnologie e per l'innovazione, la dottoressa Teresa Alvaro; e dal responsabile comunicazione e relazioni esterne, il dottor Paolo Raimondi, che ringrazio per essere qui presenti in Commissione.

L'audizione si svolge ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del Regolamento della Camera e si inquadra nell'ambito dell'attività di controllo sulla gestione dell'anagrafe tributaria, che la legge n. 60 del 27 marzo 1976, recante « Norme per l'attuazione del sistema informativo del Mini-

stero dell'economia e delle finanze e per il funzionamento dell'anagrafe tributaria », attribuisce alla Commissione.

Ricordo che con questa audizione si intendono acquisire elementi informativi sull'utilizzo dei dati dell'anagrafe tributaria da parte dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli, nonché sulle possibili ulteriori integrazioni delle attuali banche dati di competenza dell'Agenzia con quelle di altri enti e soggetti pubblici. Ciò anche al fine di valutare la possibilità, attraverso una loro razionalizzazione, di realizzare risparmi di spesa e un miglioramento della loro efficienza.

Do quindi la parola al dottor Peleggi, con la riserva per me e per i colleghi di rivolgergli, al termine del suo intervento, domande e richieste di chiarimento.

GIUSEPPE PELEGGI, *direttore dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli*. Se il Presidente consente, darei la parola alla dottoressa Alvaro, che farà alcune puntualizzazioni sull'indice della Banca mondiale *doing business*, cui accennai la volta scorsa, e sulla posizione che occupa l'Italia rispetto alla tempistica dei cosiddetti traffici doganali.

TERESA ALVARO, *direttore centrale tecnologie per l'innovazione dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli*. Come richiesto nella precedente audizione, abbiamo predisposto un dossier di approfondimento, che nella prima parte illustra l'evoluzione del *ranking* assegnato all'Italia sull'indicatore *trading cross-border*.

Come potete vedere nel documento, cominciamo ad analizzare l'evoluzione a partire dal 2011, quando l'Italia occupava la cinquantanovesima posizione. Sono poi rappresentati nel dettaglio i giorni neces-

sari per compiere un'operazione di *import* e un'operazioni di *export*. I valori relativi al rapporto 2011 sono complessivamente 18 per l'*import* e 20 per l'*export*, con la precisazione che i dati sono relativi all'anno precedente per ogni rapporto.

Nel riquadro successivo, relativo al 2012, l'Italia occupa il sessantatreesimo posto. A seguito dell'intervento, come ci era stato richiesto nella precedente audizione, l'Agenzia trasmette a Banca d'Italia le osservazioni critiche sul numero dei documenti e su tempi e costi di *import* e *export* e, sulla base di tali osservazioni, l'indicatore rettificato in cinquantanove.

Per quanto riguarda il rapporto 2013, relativo ai dati fino a giugno 2012, la Banca Mondiale, sempre su nostro intervento, tramite la Banca d'Italia, prende atto delle innovazioni introdotte e dei dati complessivi sui tempi di sdoganamento, che ci hanno portato a guadagnare per la prima volta quattro posizioni rispetto all'anno precedente.

Arriviamo al rapporto 2014, che è quello che abbiamo esaminato più in dettaglio nel corso della precedente audizione, e sul quale abbiamo fatto le osservazioni critiche rappresentate in dettaglio nella relazione. In questo ultimo dossier ho esplicitato i punti di forza che abbiamo evidenziato, che sono all'esame della Banca mondiale, in contraddittorio con noi, in quanto alcune delle osservazioni che abbiamo proposto sono state respinte.

Per le ragioni già esposte, queste osservazioni andrebbero riconsiderate, nella prospettiva indicata dagli ultimi accordi internazionali sulla facilitazione del commercio, che considerano nei tempi di *import* e *export* l'intero ciclo, e non solamente i tempi di sdoganamento a partire dal momento in cui la merce attraversa il confine.

Nel paragrafo successivo sono già rappresentati i temi che abbiamo proposto per il prossimo rapporto 2015, e che danno conto della necessità di modificare gli aspetti metodologici, in particolare il numero e la modalità di individuazione dei contributori a cui è inviato il questio-

nario, che non sono sufficientemente rappresentativi, neanche considerandoli come un campione segnaletico.

Per quanto riguarda l'approccio metodologico del rapporto, abbiamo dettagliato queste nostre osservazioni, anche corroborandole con quanto avviene nell'ambito delle organizzazioni mondiali dedicate alla facilitazione, in particolare in ambito ONU, che impongono appunto l'analisi dell'intero ciclo di *import* e *export* per le merci in container.

Su questo tema abbiamo avuto per la prima volta un contatto diretto con la Banca Mondiale, tramite una *conference call*, che vedeva anche la partecipazione di Banca d'Italia, e in cui abbiamo fatto presente in dettaglio queste nostre osservazioni in contraddittorio.

ALESSANDRO PAGANO. È stato già discusso ?

TERESA ALVARO, *direttore centrale tecnologie per l'innovazione dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli*. Non ancora: siamo in fase di negoziazione su questi aspetti.

Nel successivo paragrafo ho rappresentato le attività svolte in Italia. Per la prima volta, a seguito di un'iniziativa della Presidenza del Consiglio, in particolare del dipartimento per la pianificazione e il coordinamento della politica economica, è stato avviato, concluso e quindi finanziato uno studio intitolato *Doing business in Italy* per il 2013. In questo studio venivano analizzati in particolare l'indicatore *trading cross-border*, nonché tutti gli altri indicatori compresi nel rapporto, estendendolo anche ad altre città. Come è stato detto nella precedente audizione, la metodologia relativa a *Doing business in Italy* prevede di analizzare aziende e imprese con sede a Roma. Questo rapporto invece estendeva l'osservazione su più siti.

Passo ora agli approfondimenti relativi all'aspetto della lettera di credito. Per facilitare l'analisi, possiamo dire che il ciclo di *import-export* nel suo complesso si può dividere fundamentalmente in due fasi. La prima è una fase preparativa, che

comprende tutte le attività connesse alla compravendita internazionale, e quindi all'individuazione del mercato e allo stabilimento di rapporti commerciali con l'interlocutore dell'altro Stato. Rientra in questa fase pre-operativa la parte relativa ai sette giorni per ottenere la lettera di credito che è il sistema di pagamento utilizzato per regolare le transazioni internazionali, a garanzia del buon fine della transazione commerciale. Le riduzioni dei tempi e dei costi relativi a questa fase sono trattate in modo specifico nell'ambito del tavolo strategico nazionale sulla *trade facilitation*, istituito dal Ministero dello sviluppo economico nel dicembre 2009, e la cui attività ha portato, nel gennaio 2011, alla sigla di un protocollo di accordo tra il Ministero e l'ABI, per la realizzazione di una piattaforma unica di sistema. La piattaforma viene identificata come *International trade hub-Italia*. A questo protocollo hanno poi aderito, oltre all'ICE, InvItalia, Simest, SACE e altri soggetti. Questa piattaforma si prefigge di aumentare la velocità e di diminuire i costi dei processi amministrativi, ma soprattutto di diffondere la conoscenza nelle imprese, per favorire l'internazionalizzazione, con l'integrazione delle procedure amministrative erogate dai vari enti di comparto in un unico processo.

Questo tavolo si compone di una serie di tavoli tecnici, uno dei quali è il tavolo interoperabilità, la cui presidenza è stata affidata alle Dogane, in virtù delle attività svolte nell'ambito dello sportello unico. Gli accordi conclusi, convenuti al tavolo, prevedevano da parte nostra la realizzazione dello sportello unico, che, come è stato detto, è stata portata a termine, e, per quanto riguarda la fase pre-operativa, il loro impegno a far sì che le informazioni e i processi legati alla fase medesima venissero reingegnerizzati, e soprattutto venisse offerta agli utenti un'interfaccia unica che vedesse, attraverso l'*International trade hub*, la collaborazione di tutti gli enti e le amministrazioni che sono a vario titolo coinvolte in questa fase. Una volta ottenuta la lettera di credito, si tratta di utilizzare questo titolo per poter avere la

disponibilità del container. Questo segmento di processo è gestito fondamentalmente dalle autorità portuali, che, attraverso il loro *Port community system*, dovrebbero garantire il passaggio delle informazioni all'interno del sedime portuale, per rendere questa operazione molto rapida. Stiamo conducendo un'indagine in collaborazione con le autorità portuali, e in particolare con le capitanerie di porto, in un tavolo che abbiamo recentemente istituito, per favorire appunto l'integrazione tra i vari sportelli (marittimo, doganale e così via). Abbiamo esaminato la sostanziale difformità dei *Port community system* all'interno delle nostre 24 autorità portuali.

L'ultimo segmento consiste nel far sì che, una volta conclusa la transazione internazionale, l'agenzia marittima, ovvero la compagnia di navigazione, rilasci il cosiddetto *delivery order* (il buono di consegna). Questo processo è automatizzato in una sola autorità portuale, e, laddove automatizzato, il tempo di esecuzione è ridotto a due ore. Nelle altre autorità portuali, tranne in una in cui è in sperimentazione, il processo è fondamentalmente cartaceo e i tempi variano da mezza giornata a un paio di giorni. Questa criticità è stata portata alla luce in maniera molto evidente nel momento in cui è stato attuato lo sdoganamento in mare, tant'è vero che le associazioni di categoria hanno richiamato le agenzie marittime. In particolare, abbiamo allegato al dossier una circolare di Assoagenti, in cui si invita a non vanificare gli effetti positivi dello sdoganamento in mare. Per un container standard di 20 piedi, nel momento in cui esso viene sdoganato, con queste nuove procedure si riducono i costi del 15 per cento. Dopo 15 giorni di attivazione, abbiamo già potuto valutare questi effetti benefici.

PRESIDENTE. In che percentuale viene effettuato lo sdoganamento in mare?

TERESA ALVARO, direttore centrale tecnologie per l'innovazione dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli. Mi pare che

la percentuale sull'ultima nave sdoganata sia stata di circa il 50 per cento: possiamo essere anche più precisi. La percentuale era del 55 per cento a La Spezia e anche a Genova. Ovviamente dipende dalla merce stoccata in mare e dalle caratteristiche della stessa.

PRESIDENTE. Questa percentuale è migliorabile?

TERESA ALVARO, direttore centrale tecnologie per l'innovazione dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli. Assolutamente sì. È chiaro che si avrà un'attuazione graduale, perché l'effettuazione dello sdoganamento in mare richiede la contemporanea esistenza di diverse condizioni. Anche la comunità degli operatori di *cluster* marittimo deve familiarizzare con le nuove procedure: nel momento in cui si mette in esercizio una nuova applicazione è previsto un periodo di *démarrage*.

GIUSEPPE PELEGGI, direttore dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli. Credo che entro un anno arriveremo al 75 per cento, perché alcune modifiche sono in corso e il Ministero dello sviluppo economico sta sviluppando alcuni ragionamenti sui controlli radiometrici, per semplificarli. Credo che ci sia un'evoluzione verso una semplificazione. In alcuni casi, la pesantezza di quei controlli assume un'evidenza più forte proprio per lo sdoganamento in mare, perché si tratta di attività prodromiche prima della dogana, svolte non da noi. Si tratta di operare un processo di velocizzazione, a parità di sicurezza. L'analisi dei rischi che sviluppiamo è più sofisticata, ma non abbassa il livello di sicurezza: tuttavia è evidente che si mette in luce l'idea del controllo casuale con la merce a terra. Il controllo va studiato prima.

Sulla questione dei controlli radiometrici, forse c'è un'eccessiva base di controllo. I prodotti soggetti sono troppi rispetto alle risultanze che abbiamo riscontrato negli ultimi anni. Va dunque sfoltita la platea dei prodotti soggetti a quel tipo

di controllo e va fatta un'analisi dei rischi più selettiva ma meno invasiva. Un processo tira l'altro.

ALESSANDRO PAGANO. Innanzitutto devo fare i complimenti a lei, direttore, e a tutto lo staff dell'Agenzia delle dogane. In questi anni abbiamo visto amministrazioni dello Stato che francamente non hanno brillato, però ce ne sono altre che funzionano. Ne abbiamo visto qualcuna, ma la sorpresa è aver visto l'Agenzia delle dogane. Non dico questo per un mancato riconoscimento organizzativo. I confronti di questi ultimi cinque anni hanno fatto esaltare la qualità dell'ufficio, però devo dire che non mi aspettavo questo tipo di tecnologie e questa capacità di essere competitivi.

Siccome dobbiamo aiutare il nostro sistema Paese, è chiaro che dobbiamo far di tutto per far sì che il *doing business* si ravveda. Sono quindi positive le operazioni che state svolgendo in termini di interlocuzione. Penso che possiamo fare la nostra parte in alcuni ambiti, e da qui sorgono le mie domande. Il personale è sufficiente? L'organizzazione è razionale e adeguata, oppure ci sono delle eccellenze, ma ci sono nodi che devono essere risolti?

Ci sono poi le norme per la tutela delle flotte italiane, che sono bypassate da questa norma di Destinazione Italia sbagliata. Lo abbiamo capito e penso che faremo dei correttivi. Siamo aperti anche a ulteriori suggerimenti. Non so se la pensiamo tutti nella stessa maniera. Visto che dobbiamo ritornare alla situazione *ex ante*, forse vale la pena fare una riflessione ulteriore e capire se è il caso di aggiustare ulteriormente.

Come eliminare il cartaceo dalle compagnie di navigazione e dalle banche? Ognuno deve guadagnare e loro fanno il loro mestiere. Questo l'abbiamo capito la scorsa volta, però non devono creare difficoltà perlomeno agli operatori. È necessario un tavolo? È necessaria una norma? Forse anche da questo punto di vista un suggerimento non sarebbe male.

Fuori da questo contesto e da quello che ci avete spiegato, ritengo si debba

mettere le mani sulla burocrazia di alcune materie, per esempio lo spaccio. Premetto che sono assolutamente contro qualsiasi forma di droga, ma se voi fermate uno straniero con uno spinello oppure con una stecca di sigarette, dovete aprire un procedimento. Da quello che ho capito, si mette in moto un meccanismo obbligatorio da un punto di vista penale che occupa del personale. Cosa fare in questo campo? Non voglio dire che bisogna depenalizzare, però avrete studiato delle modalità tecniche. Se riusciamo a comprenderle, probabilmente riusciremo a trasformarle in norma. Magari può spiegarci le procedure. Una volta un addetto ai lavori me le ha spiegate. È una cosa pazzesca, che vi blocca per giorni, senza risolvere alcun problema.

GIUSEPPE PELEGGI, *direttore dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli*. Cominciamo dalla fine. Due stecche di sigarette si possono portare al seguito, ma se ce n'è una in più diventa un problema, tant'è vero che spesso conviene lasciare correre, altrimenti si dovrebbe fare una denuncia, con notizia di reato, appesantendo così il lavoro delle procure. L'anno scorso avevamo infatti presentato un progetto di depenalizzazione della piccola contraffazione. Mi riferisco a un pacco postale che arriva in Italia tra i milioni che arrivano da Paesi terzi e che contiene un paio di scarpe contraffatte. In quel caso dobbiamo dare corso comunque a una notizia di reato, dopodiché alcune procure, come quella vicino al centro logistico delle Poste italiane, ci dicono che hanno stanze piene di denunce e verbali analoghi: è evidente che non sono queste le priorità della giustizia. In quel caso proponevamo di imporre una multa più alta del valore all'importatore, ovvero al destinatario del pacco, passando quindi da un reato penale a un'infrazione amministrativa, nel modo più semplice. Ciò significava anche diminuire le carte accumulate nelle procure: non parlo di lavoro, perché credo che nessun procuratore aprirebbe un caso su un paio di scarpe contraffatte arrivate tre anni prima, perché

non ne avrebbe il tempo. Ci sono punti in cui, secondo me, bisogna assolutamente intervenire e dove un'ammenda amministrativa penalizza meglio di un processo che non ci sarà mai. L'effetto educativo è molto più forte. Basta una multa di 100 euro su un paio di scarpe che è stato comprato via *web* a 25, e al compratore passerebbe la voglia. L'ammenda è certa, mentre la pena è assolutamente certo che non arriverà, anche perché costerebbe molto allo Stato. Sullo spinello non so dire, perché in aeroporto è difficile imbattersi in casi del genere. Troviamo ovulatori e trasportatori, ma quella è un'altra questione. Comunque, se succede, ci troviamo in una condizione in cui il personale viene impegnato.

Abbiamo alcune proposte e la più evidente è proprio quella che ho appena illustrato. Si tratta di un percorso di cui avevo parlato anche con la Direzione nazionale antimafia, che per reati di contraffazione adesso è capofila. Questa proposta si è poi persa nei vari emendamenti che non sono andati a buon fine. Forse bisognava trattarla meglio con il Ministero della giustizia, però adesso ripartiremo. Credo che in alcuni casi il passaggio alla sanzione amministrativa sia più opportuno, anche per decongestionare le procure e tutta quell'attività che si ha quando dobbiamo costruire la notizia del reato, contattare la procura e così via.

Per quanto riguarda la norma su Destinazione Italia, per tutte le amministrazioni che entrano nell'attività di sdoganamento si fissano tempi che vanno da una a cinque ore. Siamo già dentro questi tempi come Dogana. Il problema serio è quando si fa riferimento ai campioni e ai controlli, che fanno invece altri comparti, come la Sanità. Quando si fa il prelievo sanitario, spesso si tratta di analisi che comportano almeno una settimana o dieci giorni. Se i tempi del processo di laboratorio per tirar fuori il cromo esavalente o il piombo contenuto nella tintura dei jeans dei bambini che arrivano dalla Cina sono lunghi, è evidente che un problema ce l'abbiamo. In quel caso quella norma potrebbe produrre guai al contrario. L'am-

ministrazione si arroccerà dietro ai tempi delle direttive comunitarie. Siamo una frontiera e una dogana comunitaria e operiamo sullo sdoganamento con prodotti che verranno immessi in territorio comunitario. La direttiva dice che il controllo della salute è uno degli elementi prioritari su cui costruire il fronte doganale, e il controllo della salute prevede anche le analisi di laboratorio, che con quei tempi non si riescono a compiere. Siccome l'esondazione dal limite temporale viene imputata ai funzionari che fanno le analisi di laboratorio, ci sarà un forte contenzioso tra gli importatori che li denunceranno, perché non hanno rispettato i tempi previsti dall'articolo e le amministrazioni che prenderanno le loro difese. È questo che temiamo. Secondo me, possiamo lavorarci e presentare un correttivo, perché non crediamo sia la direzione giusta. È facile pensare che accorciamo i tempi di sdoganamento non facendo i controlli, però esiste sempre l'altra parte. Oltre all'approccio commerciale, c'è anche l'approccio di tutela delle imprese e di tutela dei cittadini, in cui ci sono salute e sicurezza. In molti casi le analisi vanno fatte e in modo accurato. Alcuni prodotti sono a duplice uso: per capire quale sia a volte serve un po' più di tempo. È una questione legata alla sicurezza nazionale quella di capire se un dato tipo di solvente serva per uno scopo oppure per un altro. Tutto questo va inquadrato nel contesto del livello dei controlli generali. Se alla fine il 97 per cento dei container viene sdoganato con un tempo che va da 15 secondi a 5 minuti, stiamo parlando di una nicchia. Non credo ci sia la necessità di forzare su quella nicchia, anche perché i danni ricadrebbero sui nostri cittadini e sulle nostre imprese.

La parte di controllo da laboratorio spesso riguarda cibi. Credo che il nostro Paese in materia di qualità alimentare debba tutelare i prodotti nazionali e mantenere un livello di qualità. Starei attento all'entrata e all'uscita di prodotti. Infatti, noi controlliamo anche il prodotto che viene esportato, perché le truffe non si importano soltanto. Abbiamo anche nostri

concittadini che giocano esportando prodotti di basso livello, usando il marchio del *made in Italy*. Dobbiamo cercare di certificare e di controllare la qualità. Per esempio, l'olio extravergine che va negli Stati Uniti deve essere davvero tale, perché altrimenti quel gioco dura un anno e l'anno dopo non esportiamo più il vero olio extravergine verso gli Stati Uniti.

TERESA ALVARO, *direttore centrale tecnologie per l'innovazione dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli*. Come ho già detto nell'approfondimento, occorre che l'*International trade hub* diventi operativo. È quindi necessario che nell'ambito di questo tavolo vengano spinte le attività. Per quanto riguarda invece l'aspetto cartaceo nelle compagnie di navigazione, quello che attiene proprio alle operazioni che avvengono nel porto, occorre che i *Port community system* razionalizzino la loro offerta, in modo tale che ci possiamo aprire al commercio internazionale in modo uniforme, con un'offerta portuale unica e con processi unici in ogni porto. Su questo stiamo lavorando con le autorità portuali e con le altre amministrazioni, affinché i *Port community system* vengano sviluppati per far sì che le applicazioni siano uniformi e senza carta. Abbiamo individuato un modello di riferimento che già ci lavora, ovvero il porto di Venezia. Si potrebbe proporre il riuso delle stesse applicazioni nell'ambito delle altre autorità portuali. Il riuso è un obbligo previsto dal Codice dell'amministrazione digitale, nell'ottica del contenimento dei costi. Se una amministrazione ha realizzato un'applicazione che può essere mutuata da altre, occorre farlo obbligatoriamente.

GIUSEPPE PELEGGI, *direttore dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli*. Noi guardiamo quello che funziona meglio e diciamo agli altri porti di adottarlo. Non possiamo farlo direttamente, però lo proponiamo, dicendo che è inutile sviluppare con altri costi un sistema che dà lo stesso identico risultato di quello già sviluppato da un altro porto.

TERESA ALVARO, *direttore centrale tecnologie per l'innovazione dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli*. In Italia ci sono già le norme per un corretto utilizzo dei mezzi informatici.

ALESSANDRO PAGANO. Bastano direttive quindi?

TERESA ALVARO, *direttore centrale tecnologie per l'innovazione dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli*. Esatto. Il tema è proprio questo: occorre una regia di convergenza, quanto mai necessaria laddove bisogna far dialogare i sistemi informatici. Agendo per decreto si stabilisce l'obiettivo, ma poi decidere come raggiungerlo richiede un lavoro « grigio » e molto pesante. Occorre sedersi al tavolino, ragionare sull'applicazione esistente, fare l'analisi della situazione e soprattutto un piano per arrivare a quel risultato. Bisogna mettere d'accordo 24 autorità portuali, che hanno *partner* tecnologici diversi.

ALESSANDRO PAGANO. Sogei non può fare questo lavoro?

TERESA ALVARO, *direttore centrale tecnologie per l'innovazione dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli*. Sogei è un *partner* tecnologico, che ci dà supporto. L'importante è stabilire innanzitutto cosa si debba fare. Chi lo deve fare sarà deciso dopo. La cosa più semplice è decidere cosa fare, tutti d'accordo, mettendo insieme i piani di sviluppo di ogni autorità portuale.

GIUSEPPE PELEGGI, *direttore dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli*. La cosa più difficile è che ogni ente pensa di esibire la propria capacità e competenza semplicemente decidendo di personalizzare un progetto e costruirsi il suo sistema. In realtà, un porto è un porto e, mettendo a confronto l'analisi dei processi, bisogna trovare quello che funziona in modo più efficiente ed estendere quel tipo di sistema.

Noi siamo neutrali rispetto a questo. Non ci interessa chi ha sviluppato il si-

stema, come o dove, però, siccome vediamo tutti i porti che si muovono dal nostro sistema e parliamo con gli operatori e con le autorità portuali, vorremmo fare in modo che le autorità portuali prendessero il meglio dove già c'è, senza spendere altri soldi. È difficile, perché ciascuno pensa di essere più particolare dell'altro, ma in realtà possiamo trovare scorciatoie che accorciano i tempi e non ci fanno spendere altri soldi.

ALESSANDRO PAGANO. Capisco che non sia semplice, perlomeno c'è una speranza.

GIUSEPPE PELEGGI, *direttore dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli*. Certamente: stiamo andando avanti bene. È evidente che gioca a nostro vantaggio l'orizzonte temporale del presidente dell'autorità portuale. Il presidente dell'autorità portuale sa che il suo incarico dura quattro anni e dunque ha voglia di realizzare il sistema velocemente. In molti casi se noi gli diciamo che un dato sistema funziona e potrebbe metterlo in moto in sei mesi, a lui conviene.

C'è quindi una convergenza d'interesse, perché per il presidente dell'autorità portuale è meglio sistemare quel settore del porto prima, anziché partire dall'inizio. Forse su questo stiamo cambiando un po' il sistema. Riusciamo a entrare nei meccanismi decisionali e li aiutiamo. Siamo partiti dalla base, chiedendoci cosa occorra a un porto. I porti cantieristici non ci sono più, quindi ci sono rimasti i porti crocieristici e mercantili. Il processo del mercantile è quello che sappiamo, e comprende le lettere di credito, il *delivery order*, il manifesto delle merci in arrivo, con tutto quello che c'è (merci alla rinfusa, container, petroliere).

Per quanto riguarda i porti crocieristici, in alcuni casi stiamo ridisegnando i porti insieme a loro, stabilendo dove fare il percorso crocieristico. In alcuni casi stiamo proponendo loro di ridisegnare lo spazio doganale, perché, ad esempio, sul percorso crocieristico può essere bene che ci sia uno spazio libero per i negozi,

oppure che quello spazio sia aperto alla città, mentre la parte mercantile vada spostata per problemi di sicurezza. Stiamo anche parlando coi sindaci. La cosa fondamentale in questo approccio è il fatto che abbiamo di fronte tutti i porti, quindi sappiamo dove andare a guardare. Vediamo ciò che funziona in alcuni porti e lo proponiamo ad altri che hanno una conformazione molto simile. La cosa funziona e costituisce la parte bella di questo lavoro.

Passo ora al personale. Le dogane hanno circa 8.600 dipendenti, e i monopoli ne hanno 2.470. Siamo quindi 11.000. La caratteristica di questo personale è che c'è stata una « fusione a freddo ». Nel corso dell'audizione alla Commissione finanze, prima che passasse la norma sulla fusione effettiva, abbiamo chiesto di fare attenzione, perché i doganali hanno una retribuzione leggermente superiore a quella dei monopoli, per cui questa fusione avrebbe posto molti problemi. A parità di concorso pubblico e livello, lo stesso funzionario avrebbe avuto una disparità di trattamento economico, e questa cosa avrebbe potuto portarci davanti al giudice del lavoro. Dissi (litigando con l'allora Ministro Grilli) che quella per me non era una fusione a costo zero. In effetti il costo del differenziale, come abbiamo detto in Commissione, era sui 10 milioni all'anno. Siamo rimasti impantanati in questa situazione fino ad adesso. Abbiamo gestito dogane e monopoli costruendo due aree: una dei monopoli e una delle dogane. È difficile ottenere i vantaggi di questa fusione, perché non possiamo interscambiare i compiti. Non possiamo usare funzionari di un'area per svolgere i compiti dell'altra, perché altrimenti finiamo a catena davanti al giudice del lavoro: questa è la situazione. A questo punto è stato presentato un emendamento che chiedo al direttore del personale, Alessandro Aronica, di illustrarvelo.

ALESSANDRO ARONICA, *vice direttore dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli*. A fine anno, attraverso il nostro ufficio legislativo, abbiamo presentato al Ministro

delle proposte normative che ci potessero agevolare nella gestione del personale. In 12 anni abbiamo subito — e volutamente realizzato — tagli notevoli delle dotazioni organiche. Sulle dogane siamo a 3.500 unità di personale in meno in un decennio. Naturalmente queste dotazioni organiche non sono mai state riempite. L'andamento degli effettivi ci vede con circa 1.000 unità di personale in riduzione rispetto all'inizio del decennio.

Il nostro problema è avere oggi una dotazione organica di circa 1.000 unità, quindi consistentemente ridotta, e non poter toccare il massimo delle risorse che potremmo teoricamente avere a disposizione, perché vari elementi ci impediscono di agire liberamente sulla leva del personale. Abbiamo quindi provato a presentare una norma che ci consentisse di far passare il personale da una sezione all'altra del nostro ruolo. Noi oggi abbiamo due sezioni: una sezione monopoli e una sezione dogane. C'è poi una piccola parte residuale. Abbiamo chiesto di poter utilizzare i finanziamenti che erano già a nostra disposizione per le assunzioni, per facilitare questi processi di efficientamento dell'organizzazione. Nel momento in cui costituiamo un'unica direzione del personale per tutte e due le amministrazioni, naturalmente c'è personale in esubero, che può essere utilmente reimpiegato. Se può essere liberamente reimpiegato, si ottiene il massimo del risultato dalla riorganizzazione. Se invece è vincolato, perché deve essere reimpiegato necessariamente nelle stesse aree in cui era impiegato prima, è chiaro che questi processi di razionalizzazione finiscono per implodere e non dare un buon risultato.

Questa è stata la ragione per cui abbiamo presentato una norma, poi affondata a fine anno con il decreto Salva-Roma, in quanto inserita al suo interno. Adesso questa norma è stata riproposta. Questa norma stabiliva che determinati finanziamenti, che sono a disposizione dell'Agenzia per le assunzioni e che risulavano a una legge precedente, oltre che per nuove assunzioni, potevano essere utilizzati anche per finanziare questo pas-

saggio interno tra una sezione all'altra. Questo passaggio ovviamente ha un costo, dato dal differenziale tra le retribuzioni che ci sono in una sezione e nell'altra del ruolo. Se devo passare una persona dai monopoli alle dogane devo quindi pensare a un aumento. Non abbiamo pensato a un processo di parificazione, ma a un processo di efficientamento che passava per una riorganizzazione, che consentiva, quando necessario, di trasferire delle unità da una parte all'altra. In prospettiva, se si pensasse a un processo di parificazione completa, il costo sarebbe di 10 milioni, che sarebbe comunque coperto da questi fondi. Noi invece pensavamo semplicemente di avere una leva di gestione del personale, che consentisse di fare innanzitutto delle razionalizzazioni interne.

GIUSEPPE PELEGGI, *direttore dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli*. C'è un particolare che bisogna ricordare. Il personale delle dogane, svolgendo funzione doganale comunitaria, è pagato dall'Unione europea, attraverso la restituzione del 25 per cento dei dazi comunitari percepiti dal Paese. Siccome i dazi stanno intorno ai 2,2 miliardi all'anno, nel bilancio dello Stato la UE riversa per le nostre attività doganali circa 500-600 milioni l'anno, che coprono le spese del personale dell'Agenzia delle dogane per intero. Il nostro personale, oltre alle dogane, svolge anche tutta l'attività che riguarda le accise sugli alcolici e sull'energia. Abbiamo un utile di impresa che comporta la raccolta di 30 miliardi di tributi, che sono le accise energetiche più quelle sugli alcolici: questo è il sovrappiù.

PRESIDENTE. Lei sta facendo un discorso aziendale, ma voi non avete i costi di gestione della vostra azienda, perché i porti e tutte le altre dogane sono gestite dallo Stato.

GIUSEPPE PELEGGI, *direttore dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli*. Ma il porto non è nostro.

PRESIDENTE. Lei mi fa un esempio di impresa. Se in quel calcolo ci fosse anche

il costo di gestione di un porto, l'esempio sarebbe calzante. In questo caso non lo è, perché il costo della gestione e della manutenzione di un porto, di un aeroporto e dei locali non è a carico vostro.

GIUSEPPE PELEGGI, *direttore dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli*. Veramente non è così.

PRESIDENTE. È a carico vostro? Con quei soldi pagate la ristrutturazione del porto di Genova?

GIUSEPPE PELEGGI, *direttore dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli*. No, però, rispetto ad altri enti, che stanno per intero a carico del bilancio dello Stato (tutta la pubblica amministrazione), l'attività doganale è un po' particolare, perché il bilancio comunitario fa tornare una cifra al bilancio dello Stato italiano. Con un quarto dei dazi che percepiamo ci pagano la nostra attività di sorveglianza. Questo succede solo con le dogane, proprio perché svolgiamo un compito che riguarda il territorio comunitario.

In questo senso c'è un'entrata che in altre pubbliche amministrazioni non c'è. Se noi facessimo il controllo 24 ore su 24 e se sviluppassimo i porti facendo i controlli notturni, attireremmo più traffico, e quindi il dazio aumenterebbe. Di conseguenza crescerebbe la quota che la Comunità europea dà all'Italia. A differenza di altre amministrazioni, possiamo trovarci in una situazione in cui il lavoratore aggiuntivo è coperto dal maggior dazio che arriva dalla UE.

In realtà gli affitti e gli immobili delle dogane sono a carico nostro. Non abbiamo affitti gratis. Se li abbiamo gratis perché qualificiamo un interporto è un'altra storia. Un interporto che ha la dogana dentro è un interporto qualificato al traffico commerciale internazionale, quindi è evidente che se io fossi un imprenditore che apre un interporto ad Anzio, o a Latina, chiamerei la dogana, mettendole a disposizione l'immobile gratuitamente. Questo è evidente, perché si qualifica il porto e non la dogana.

PRESIDENTE. Allora? Lei ha detto che la dogana è pagata con i miliardi che arrivano dall'Europa, però voi siete in attivo e potete portare più soldi.

GIUSEPPE PELEGGI, *direttore dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli*. No. Io dico che forse ragionerei su una maggiore libertà sul personale addetto ai controlli doganali, rispetto a un concetto generalizzato secondo cui nella pubblica amministrazione ogni addetto aggiuntivo è solo un costo. Peraltro non è vera in generale l'affermazione per cui ogni addetto alla pubblica amministrazione è un puro costo. In realtà abbiamo livelli di efficienza diversi. In alcuni casi la produttività è superiore. In altri casi è solo necessario avere l'addetto.

In questo caso invece c'è un discorso in più: c'è un qualcosa che ritorna nel bilancio dello Stato. Quelle 8.500 persone portano 600 milioni l'anno nel bilancio dello Stato, occupandosi per metà di dogane, mentre un'altra quota (forse un terzo) si occupa di oli minerali, di alcolici e delle altre accise. In questo senso parlo di utile aziendale. Copriamo tutti i costi del personale con quello che torna dall'Europa, ma facciamo anche altro. Rispetto alle altre dogane, che non fanno le accise sui prodotti energetici, noi facciamo pure quello.

PRESIDENTE. Se posso permettermi, direttore, le ripeto che le aziende di solito hanno anche altri costi.

GIUSEPPE PELEGGI, *direttore dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli*. Anche noi abbiamo dei costi. Abbiamo il costo degli immobili.

PRESIDENTE. Sì, ma la ristrutturazione del porto di Genova non l'avete pagata voi.

GIUSEPPE PELEGGI, *direttore dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli*. Un'azienda ha una missione produttiva. La nostra missione...

PRESIDENTE. È produttiva anche la sua.

GIUSEPPE PELEGGI, *direttore dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli*. Sì, è produttiva anche la mia, ma non è quella di gestire il commercio del porto di Genova. Noi dobbiamo solo fare i controlli e quindi avere un immobile, aprire i container, avere lo scanner eccetera. Questo non significa che dobbiamo coprire i costi della ristrutturazione del porto di Genova. Per quanto riguarda la ristrutturazione del porto di Genova, oggi c'è la norma che destina ad esso quota dell'IVA all'importazione, che è calcolata sul valico, cioè sulla merce che entra in quell'approdo. Sono soldi che vanno al presidente dell'autorità portuale, che è il *manager* che deve gestire la ristrutturazione dei diversi porti. Quello è un altro lavoro. Questi sono finanziati dalle tasse portuali, che sono un'altra cosa ancora.

PRESIDENTE. Restando a noi, cosa ne fate di questi ex dipendenti dei monopoli che non potete utilizzare in quanto hanno un contratto diverso?

ALESSANDRO ARONICA, *vice direttore dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli*. I dipendenti dei monopoli continuano a lavorare normalmente, come previsto dalle indicazioni normative, fino a quando non riusciremo a fare razionalizzazioni ulteriori, per le quali, come dicevo, non ci sono le condizioni. Questa è una leva di razionalizzazione organizzativa che è congelata da quando abbiamo fatto l'incorporazione.

PRESIDENTE. È una questione di denaro o di mansioni? Questi dipendenti non possono assolutamente fare alcuni lavori?

ALESSANDRO ARONICA, *vice direttore dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli*. Il lavoratore dell'area monopoli aveva un'indennità di amministrazione diversa, la quale, per legge, è rimasta quella che era, perché si è fatta l'incorporazione a costo

zero, e quindi si è detto che questi lavoratori devono conservare la loro indennità di amministrazione.

Se io li impiego in una qualsiasi attività, pari a quella svolta da un lavoratore delle dogane all'interno di una struttura dell'area dogane, sto dimostrando che quei lavoratori svolgono la stessa mansione e hanno una retribuzione diversa. Questo significa inoltrarsi nel contenzioso. Non è detto che questo contenzioso si perda da parte dell'amministrazione, perché c'è una norma, però prima di inoltrarci su questo terreno abbiamo ritenuto prudentemente di capire se la questione potesse essere risolta anche in maniera diversa. Potremmo inoltrarci su questo terreno, se l'autorità politica ci autorizzasse. Lei capisce che assumersi la responsabilità di 2.500 dipendenti che fanno contenzioso ed eventualmente lo vincono è un po' eccessivo a carico degli amministratori e dei *manager* che gestiscono l'Agenzia. Se la scelta politica fosse questa, invece, si potrebbe procedere in questa direzione ed eventualmente affrontare il contenzioso.

PRESIDENTE. Qualcosa bisogna fare. Non si può stare due anni in questa situazione.

ALESSANDRO ARONICA, *vice direttore dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli*. Il fatto che stiamo da due anni in questa situazione non significa che non abbiamo razionalizzato le funzioni e riorganizzato l'Agenzia. Abbiamo soppresso la direzione personale dei monopoli e quattro direzioni di vertice, e ne dovremo sopprimere altre tre. Stiamo comunque razionalizzando l'organizzazione. La difficoltà che incontriamo è semplicemente nel reimpiego del personale, che vorremmo avere la libertà di impiegare ovunque, e che, oggi come oggi, deve essere obbligatoriamente impiegato nella stessa area (personale delle dogane nelle dogane e personale dei monopoli nei monopoli). Consideri che il fatto che abbiamo avanzato una proposta normativa, presentata dal Governo e approvata da un ramo del Parlamento, cosa che significa che l'indicazione politica è chiara.

Adesso l'abbiamo riproposta. Allora, Presidente, è ovvio che se la norma dovesse saltare e avessimo contezza che l'indirizzo del Governo si consolida in un'altra direzione, ci comporteremmo di conseguenza.

Finora questo è stato vissuto come un problema non soltanto da noi, ma, per come l'abbiamo rappresentato, anche dall'autorità politica che ci controlla. Andare su un terreno diverso avrebbe significato avventurarsi. Nel momento in cui si dovesse consolidare un indirizzo chiaro, secondo cui dobbiamo agire a determinate condizioni, naturalmente ci muoveremmo di conseguenza. Non possiamo discutere l'indirizzo politico.

PRESIDENTE. Seguirò con attenzione questo passaggio.

ALESSANDRO ARONICA, *vice direttore dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli*. Se lo ritenete, completo soltanto questo discorso sulla parte normativa. Alla fine dell'anno scorso è stata riproposta con il decreto milleproroghe una norma che ci obbliga, prima di fare qualsiasi altra azione di reclutamento, ad attingere a una graduatoria di cosiddetti « tirocinanti », ovvero di personale che ha effettuato due prove di un concorso presso l'Agenzia delle entrate e non le ha superate, ma ha una semi-idoneità interna a una fase del concorso. Noi non siamo tenuti ad esprimere valutazioni soggettive su questo tipo di norme. L'unica cosa che osserviamo è che questo tipo di norma parla di priorità rispetto ad altre azioni.

PRESIDENTE. Questi tirocinanti sono stati bocciati.

ALESSANDRO ARONICA, *vice direttore dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli*. Sì, praticamente non hanno superato il concorso. Questa è una norma approvata dal Parlamento, quindi mi consentirà di essere prudente nell'esprimere le mie valutazioni. Lei ha una libertà tutta diversa. La valutazione che posso esprimere è dal punto di vista tecnico della normazione e del modo in cui si interviene in queste cose. Quando

si dice «con priorità rispetto ad altre forme di reclutamento» si sta sempre guardando alle esigenze del soggetto che dovrebbe entrare nell'amministrazione, e non alle esigenze dell'amministrazione. L'amministrazione potrebbe anche scegliere un'ulteriore leva cui poter attingere, in funzione delle difficoltà o altro.

Quando si stabilisce questa priorità, si ha un effetto di paralisi. Nel caso specifico, noi abbiamo difficoltà ad applicare la norma. Non sappiamo bene come fare, anche perché era un concorso dell'Agenzia delle entrate e certe prove non sono previste dai nostri regolamenti. Questa è la difficoltà. Quando si stabilisce una priorità, non possiamo prendere da altre amministrazioni e non possiamo reclutare dall'esterno. Dovremmo fare questa cosa che, come ho detto, è avventurosa.

PRESIDENTE. Le chiedo una cortesia. È una richiesta mia, ma penso che gli altri membri della Commissione saranno d'accordo. Le chiedo di mandarci, quando ha tempo, una nota scritta su questo tema.

ALESSANDRO ARONICA, *vice direttore dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli*. Molto volentieri. Se volete, vi mandiamo un piccolo documento sul tema del personale, che riassume anche i numeri e quello che ci siamo detti.

MICHELE PELILLO. Vorrei ritornare sulla questione del personale e su quell'emendamento che non è andato a buon fine: ne abbiamo parlato già in Commissione finanze.

Evidentemente è un problema che bisogna risolvere al più presto. La vostra proposta, che sinceramente non avevo avuto modo di conoscere, mi sembra assolutamente ispirata al buonsenso. Se ho capito bene, proponete di utilizzare queste risorse già esistenti per un'estensione selettiva del trasferimento di personale da un'area all'altra, con una spesa contenuta, e comunque finalizzata agli obiettivi dell'Agenzia. Mi sembra assolutamente condivisibile.

Vorrei offrirvi un suggerimento: oggi è all'esame di una Commissione della Camera un decreto-legge, che è già vecchiotto (siamo già a quaranta giorni), ovvero quello sul rientro dei capitali. In realtà, quel decreto-legge è formato da tre articoli: il primo sul rientro dei capitali e altri due su varie ed eventuali. Ieri è stato deciso dal Governo lo stralcio dell'articolo 1, perché il rientro dei capitali diventerà un disegno di legge. Gli articoli 2 e 3, su varie ed eventuali, rimangono. Se vi mettete in contatto subito col Governo, tenuto presente che il vostro emendamento è già pronto, ci sono tutti i tempi per incardinarlo. Questo decreto probabilmente arriverà la settimana prossima al Senato, il quale non potrà che mettere il « timbro », perché i giorni sono scaduti: vi trovate la legge entro tre settimane.

Mi sono permesso di offrirvi questo suggerimento.

ALESSANDRO PAGANO. È un suggerimento prezioso. Aggiungo un particolare. L'onorevole Pelillo è stato puntualissimo nel ragionamento. Secondo me, però, non potete limitarvi soltanto all'ex Salva-Roma, perché è intrigante quello che avete detto poc'anzi. Se ho capito bene, avete un progetto, che purtroppo non si riesce a realizzare compiutamente per i noti marchingegni, dovuti anche al personale che al momento non è efficientato. Il vostro progetto sarebbe quello di realizzare le dogane 24 ore su 24. Lei ha puntato l'attenzione sulle maggiori risorse che deriverebbero dall'Unione europea. Le maggiori risorse arriverebbero perché ci sarebbe una movimentazione superiore, e quindi si realizzerebbe anche un beneficio notevole per il sistema Italia. Penso che potremmo spendere qualche parola nelle Commissioni giuste, a supporto di questa idea. Provate a immaginare da subito una norma che vada in questa direzione. Avete la tempistica giusta. Possiamo darvi una mano, se condividiamo tutti questa idea.

MICHELE PELILLO. I tempi che ho indicato sono strettissimi. Quella è un'emergenza assoluta. Secondo me si può

fare l'uno e l'altro. Il tuo suggerimento ha bisogno sicuramente di un minimo di approfondimento e di discussione. Si tratta di un punto preciso, che, fra l'altro, la Commissione finanze della Camera sicuramente conosce. Noi abbiamo anche un vantaggio: uno dei nuovi sottosegretari — Zanetti — faceva parte di questa Commissione e della Commissione finanze. Ne abbiamo parlato diverse volte, anche tra di noi. Devono contattare il Governo, perché i tempi per gli emendamenti scadono oggi. Se dovessi presentarlo io, dovrei farlo entro le 15.00. Se lo fa il Governo, invece, lo può fare anche in Aula. Il Comitato dei nove lo può fare in Aula. Probabilmente io starò nel Comitato dei nove su questa cosa, ma per il Governo è molto più semplice. Basta dare *l'input* al Governo. Poi chiaramente sarà mia cura seguire la questione.

PRESIDENTE. Un importante suggerimento: come Commissione, se possibile, cerchiamo di risolvere questo problema. Se siete d'accordo, chiederei alla Commissione di poter svolgere una missione all'Expo 2015, dove la dogana avrà un ruolo

di un'importanza strategica. Sarebbe una cosa interessante per tutti.

GIUSEPPE PELEGGI, direttore dell' *Agenzia delle dogane e dei monopoli*. Per quanto concerne la questione del porto 24 ore su 24, a norma Destinazione Italia stabilisce che, con via direttoriale, si possano individuare altri punti di sbarco 24 ore su 24, quando via sia sufficiente dotazione di personale.

PRESIDENTE. Ringrazio gli auditi per la correttezza e la spiegazione puntuale dei problemi sul tappeto.

Dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 9.55.

*IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE
DELLA CAMERA DEI DEPUTATI*

DOTT. VALENTINO FRANCONI

*Licenziato per la stampa
il 18 aprile 2014.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

€ 1,00



17STC0003310