COMMISSIONE PARLAMENTARE DI VIGILANZA SULL'ANAGRAFE TRIBUTARIA

RESOCONTO STENOGRAFICO

INDAGINE CONOSCITIVA

7.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 11 MARZO 2009

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **MAURIZIO LEO**

INDICE

PAG.

Sulla pubblicità dei lavori:

Leo Maurizio, *Presidente* 3

INDAGINE CONOSCITIVA SULL'ANAGRAFE TRIBUTARIA NEL CONTRASTO ALL'EVASIONE FISCALE

Audizione del direttore generale dell'Agenzia delle dogane, Giuseppe Peleggi:

Leo Maurizio, *Presidente* 3, 15, 18, 22

PAG.

Barbolini Giuliano (PD) 17

Costa Rosario Giorgio (PdL) 15

De Angelis Candido (PdL) 18

D'Ubaldo Lucio (PD) 18

Fogliardi Giampaolo (PD) 17, 20

Nizzi Settimo (PdL) 16

Peleggi Giuseppe, *Direttore generale dell'Agenzia delle dogane* 3, 16, 18, 20

PAGINA BIANCA

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MAURIZIO LEO

La seduta comincia alle 8,20.

(La Commissione approva il processo verbale della seduta precedente).

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che, se non vi sono obiezioni, la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso l'attivazione di impianti audiovisivi a circuito chiuso.

(Così rimane stabilito).

Audizione del direttore generale dell'Agenzia delle dogane, Giuseppe Peleggi.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sull'anagrafe tributaria nel contrasto all'evasione fiscale, l'audizione del direttore generale dell'Agenzia delle dogane, dottor Giuseppe Peleggi.

Do la parola al dottor Peleggi.

GIUSEPPE PELEGGI, *Direttore generale dell'Agenzia delle dogane*. Signor presidente e onorevoli commissari, lasceremo alla Commissione un documento di sintesi in merito alle attività svolte dall'Agenzia e ai risultati conseguiti, aggiornati al 2008, in alcuni dei principali settori di intervento.

Ringrazio per questo invito: sono passati più di cinque anni da quando il direttore dell'Agenzia delle dogane è stato chiamato a riferire (nell'ambito di un'indagine conoscitiva sull'armonizzazione dei sistemi di gestione dell'anagrafe tributaria) sull'insieme delle iniziative assunte per interagire con i sistemi informatici delle altre amministrazioni nazionali e comunitarie. Sono lieto di poter ora illustrare quanto da allora è stato fatto e quanto ancora si farà, per pervenire a un moderno ed efficace sistema fiscale, utilizzando come leva strategica fondamentale le opportunità fornite dalla ICT *(Information and communication technology)*.

La relazione tratterà, in merito allo specifico tema dell'indagine, il posizionamento della strategia dell'Agenzia nel contesto comunitario e nazionale, le realizzazioni effettuate e gli sviluppi in corso. Essa fornirà elementi di riflessione sui nodi operativi che debbono essere sciolti per utilizzare tutti gli spazi messi a disposizione dalle nuove tecnologie.

Il contesto normativo e regolamentare comunitario costituisce il riferimento dominante per l'attività doganale. Oggi le autorità doganali dei ventisette Stati membri dell'Unione hanno la responsabilità primaria della supervisione degli scambi internazionali della Comunità, in modo da contribuire al commercio leale e libero; dell'attuazione degli aspetti esterni del mercato interno; della politica commerciale comune e delle altre politiche comunitarie comuni riguardanti il commercio e la sicurezza dell'intera catena logistica.

Il Codice doganale comunitario, che riunisce in un solo atto la normativa doganale, è stato recentemente rivisitato, per fornire una base giuridica a procedure doganali fortemente innovate e basate sullo scambio di informazioni per via elettronica. Entro il 2013, si prevede di ultimare la definizione delle disposizioni

di applicazione del codice modernizzato, di completare l'integrazione dei sistemi informatici dei ventisette Stati membri e di giungere alla completa realizzazione di una dogana paneuropea completamente elettronica: l'*e-customs*. L'obiettivo strategico e cruciale di *e-customs* è trovare il giusto equilibrio tra la velocità degli scambi e l'efficienza dei controlli, mantenendo un presidio informativo e informatico sui flussi commerciali a tutto campo. La richiesta convergenza dei modelli informativi delle amministrazioni doganali risponde all'esigenza di assicurare livelli di controllo uniformi in ogni punto del mercato unico.

Ogni anno, i servizi doganali dell'Unione europea trattano più di 180 milioni di dichiarazioni doganali, equivalenti a 5,5 dichiarazioni al secondo. Dal canto loro, le dogane italiane trattano circa 11 milioni di dichiarazioni all'anno, cioè una dichiarazione ogni due secondi. A ciò si aggiungono 32 milioni circa di documenti e relazioni relativi agli scambi intracomunitari e circa 0,5 milioni di dichiarazioni per le accise. Gli introiti accertati dai settori doganale e accise sfiorano i 45 miliardi di euro annui. Questi numeri riflettono l'andamento di variabili quali l'intensità dei traffici e, per le accise, il volume dei consumi di prodotti energetici.

Si tratta di dati che fanno delle dogane un protagonista della scena del commercio internazionale.

Gli attori coinvolti a livello nazionale sono molteplici. Abbiamo circa 300 mila imprese interessate agli scambi *extraway*: *import, export* e transito; 270 mila imprese effettuano scambi intracomunitari; circa 80 mila imprese operano nel settore accise; circa 20 sono le amministrazioni e gli enti centrali e locali che intervengono, a vario titolo, nelle procedure di sdoganamento e nel settore delle accise.

Anticipando il paradigma di *e-customs*, l'Agenzia si è dotata di strumenti gestionali avanzati per favorire la fluidità dei traffici, la competitività delle imprese nazionali e dei sistemi di gestione del rischio, in grado di effettuare controlli sui traffici commerciali in tempo reale.

AIDA (Automazione Integrata Dogane Accise) è uno dei più avanzati sistemi informativi di ausilio all'attività delle dogane nel panorama internazionale. Operativo dal novembre 2003, è stato progettato in sintonia con i piani nazionali di *e-government* e nella prospettiva degli adeguamenti richiesti dai piani informatici comunitari per la realizzazione di *e-customs*.

AIDA consente la telematizzazione degli scambi di documenti; offre servizi standardizzati e integrati che agevolano il commercio e riducono i costi di transazione; incrementa le potenzialità delle attività di analisi e gestione dei rischi strumentali nell'effettuazione dei controlli mirati.

La qualità del sistema AIDA è dimostrata dagli esiti di un *benchmarking* pubblicato nel 2006 dalla Commissione europea (da cui risulta il sistema più completo e avanzato nel quadro di *e-customs)*, nonché dal fatto che alcune amministrazioni doganali straniere, con cui l'Agenzia delle dogane collabora nel quadro dei progetti di cooperazione internazionale, manifestano interesse ad acquistarne la facoltà di utilizzo.

Il 23 gennaio di quest'anno, il consorzio Itamac guidato dall'Agenzia delle dogane, di cui fanno parte anche SOGEI, Sviluppo Globale e alcune società macedoni, ha siglato il contratto per lo sviluppo del sistema doganale della Repubblica di Macedonia a seguito dell'aggiudicazione della gara internazionale *Procurement of Customs Declaration Processing System*.

La possibilità di disporre di sistemi tra loro compatibili anche al di fuori del contesto comunitario agevola la collaborazione e lo scambio di informazioni, rendendo più incisive le azioni di prevenzione e contrasto. Tra l'altro, il presidio informativo e informatico sui flussi commerciali che travalichi i confini comunitari rappresenta uno strumento cruciale per contrastare le frodi e gli illeciti anche a livello nazionale.

La strategia di sviluppo di AIDA, anticipando le linee rese obbligatorie dal decreto legislativo del 7 marzo 2005, n. 82 (Codice dell'amministrazione digitale), ha tenuto conto della necessità di semplificazione in senso ampio e sostanziale, avvalendosi degli strumenti offerti dal sistema nazionale di *e-government*, puntando sul massimo coordinamento tra tutte le amministrazioni coinvolte nei processi doganali e di accise, secondo il principio dell'unitarietà della pubblica amministrazione in rapporto agli utenti, nonché potenziando l'efficacia anche dei controlli di competenza di altre amministrazioni. Questo è il tema del cosiddetto « sportello unico doganale », sul quale tornerò con maggiore dettaglio.

Il sistema AIDA gestisce in tempo reale, ogni anno: circa 11 milioni di dichiarazioni doganali di importazione, esportazione e transito (solo il 4 per cento è ancora su carta); circa 32 milioni di scambi intracomunitari (di cui il 10 per cento presentati su carta, il 58 per cento su *floppy disk*, il 32 per cento sul telematico); il 30 per cento dei *cargo manifest* presentati (dichiarazioni che riepilogano il carico delle merci imbarcate e sbarcate via nave o aereo) riguardanti oltre 2,5 milioni di *container* e 1,8 milioni di spedizioni via aerea.

La complessità operativa particolare che caratterizza la missione doganale è stata trasformata in opportunità. La scelta strategica di offrire un servizio di sdoganamento in cui è integrata l'attività di controllo si è rivelata cruciale per velocizzare le operazioni di *import-export* e ottenere una crescente efficacia nei controlli.

L'aver offerto alla comunità degli operatori servizi a valore aggiunto – il sistema rileva, infatti, gli errori di compilazione, mettendo a disposizione numerose banche dati di riferimento nazionali e comunitarie, li segnala all'utenza per la loro rimozione ed esegue le registrazioni delle dichiarazioni formalmente corrette – ha favorito l'adesione spontanea ai servizi telematici.

La percentuale delle dichiarazioni cartacee è, invece, da considerarsi incomprimibile e riguarda operazioni doganali eseguite dagli operatori del tutto occasionali.

Il dialogo telematico così impostato garantisce altresì l'elevata qualità dei dati registrati.

Qualità e quantità delle merci, valore, modalità di trasporto, Paesi o province di provenienza e di destinazione, sono alcuni dei dati acquisiti e utilizzati per il monitoraggio e l'analisi dei flussi commerciali. I dati di pertinenza, desunti dalle dichiarazioni doganali, sono naturalmente trasmessi *on line* agli altri enti interessati, cioè all'Istat – che poi provvede a trasmetterlo a Eurostat – alla Ragioneria generale e così via.

Il complesso delle dichiarazioni doganali e INTRA alimenta i *data mart* utilizzati per l'analisi dei flussi e le attività di *intelligence*. I *data mart* sono messi a disposizione dell'Agenzia delle entrate e della Guardia di finanza attraverso un *datawarehouse* che si chiama MERCE.

Ogni dichiarazione doganale presentata, anche su carta, è trattata dal sistema ed esaminata dal circuito doganale di controllo che provvede a indirizzarla a quattro canali di controllo (verde, giallo, arancio e rosso) in relazione all'associabilità a profili di rischio catalogati che sono una combinazione degli elementi della dichiarazione (origine, provenienza, merci, imballaggi).

Il canale rosso è il controllo documentale e fisico delle merci, quindi rappresenta il livello più invasivo di controllo. Il canale arancione prevede il controllo documentale e del mezzo di trasporto o del *container* attraverso lo *scanner*. Il canale giallo prevede il semplice controllo documentale. Il canale verde, infine, prevede il controllo automatizzato dal sistema.

La definizione dei profili di rischio si basa su una costante attività di *intelligence* che raccoglie, collega e valuta informazioni provenienti dalle analisi dei flussi e da numerose banche dati nazionali e comunitarie. Un processo ciclico di valuta-

zione (l'esito del controllo viene sempre registrato dal sistema) consente al sistema stesso di « autoapprendere » dai risultati ottenuti attraverso il controllo e di correggere i profili di rischio.

I profili *(white list* e *black list)* dei soggetti che intervengono nell'operazione riducono o aumentano il rischio. Attraverso un processo volontario di *audit,* le imprese possano ottenere la certificazione del grado di affidabilità secondo il modello comunitario AEO *(Authorized Economic Operator),* cui è collegato un livello di controllo personalizzato.

In AIDA sono integrate altre funzionalità, tra le quali merita un riferimento FALSTAFF *(Fully Automated Logical System To Against Forgery and Fraud),* un sistema che consente al funzionario doganale l'immediato confronto tra caratteristiche di prodotti sospettati di essere contraffatti e quelle dei prodotti autentici. Si tratta di un altro fondamentale strumento, che potenzia le capacità di controllo senza incrementare l'attrito sul traffico. Con il progetto FALSTAFF, riconosciuto d'avanguardia nelle più autorevoli sedi internazionali, l'Agenzia difende i produttori, diffondendo alle dogane, in via telematica, le informazioni che caratterizzano il prodotto da tutelare. Le informazioni sui prodotti da tutelare sono fornite direttamente dai titolari del diritto di proprietà intellettuale. FALSTAFF, in parallelo, offre ai consumatori e alle loro associazioni un canale informativo per acquisire notizie connesse alla distribuzione sul mercato interno di prodotti contraffatti, o non conformi agli *standard* comunitari di qualità e sicurezza. Con la banca dati MATRIX, invece, si verifica in tempo reale la compatibilità tra le immagini acquisite dagli scanner (il cui utilizzo nelle realtà portuali e aeroportuali concilia le esigenze di sicurezza ed efficienza) e le immagini di archivio relative al tipo di merce dichiarata.

Tornando ad AIDA, la semplificazione intesa in senso ampio e sostanziale è la chiave di volta di una politica doganale moderna che vuole essere vincente. Per l'Agenzia delle dogane, semplificare significa sfruttare tutte le opportunità di riduzione dei tempi connessi all'attività amministrativa, con un uso sempre più intenso delle innovazioni tecnologiche; investire nelle attività di *intelligence* e nelle tecnologie di controllo non intrusive, al fine di minimizzare il controllo delle operazioni legittime e accelerare i tempi dei controlli necessari; puntare su un massimo coordinamento tra tutte le amministrazioni coinvolte nella fase dello sdoganamento, secondo il principio dell'unitarietà della pubblica amministrazione in rapporto agli utenti, al fine di agire in parallelo e ridurre i tempi di attesa degli operatori; andare incontro agli operatori economici attraverso l'elaborazione di forme di certificazione che consentano di usufruire di procedure agevolate, in ragione di una graduatoria di affidabilità; mantenere aperto un dialogo costante con le associazioni degli imprenditori, degli operatori commerciali, dei diversi intermediari del commercio internazionale, dei consumatori e dei cittadini, al fine di arricchire la capacità di elaborare proposte innovative nelle modalità di operare dell'amministrazione.

In AIDA ogni intervento di telematizzazione è attuato procedendo a una revisione dei processi e delle procedure amministrative correlate, per individuare forme di semplificazione e di coordinamento operativo con le altre amministrazioni, secondo il paradigma dell'unitarietà della pubblica amministrazione in rapporto agli utenti.

La strategia sottesa si concentra non solo nel perseguire la dematerializzazione del documento cartaceo, bensì, soprattutto, nel perseguire la digitalizzazione degli adempimenti, analizzando e reingegnerizzando i processi di acquisizione dati e di controllo, razionalizzando di conseguenza i flussi informativi tra amministrazioni nonché tra amministrazioni e utenza.

Per garantire la massima fruibilità di ogni innovazione, in corrispondenza dello sviluppo di un nuovo servizio, il sistema AIDA mette a disposizione, sempre in modalità telematica, l'informazione e l'as-

sistenza *on-line*, la formazione e l'*e-learning*, per gli utenti sia interni sia esterni.

Il *feedback* fornito dagli utenti che interagiscono con il sistema, o che si rivolgono al *contact center*, è costantemente analizzato con strumenti automatizzati, per diagnosticare le inefficienze e stabilire se queste ultime siano attribuibili a carenze delle applicazioni o della fruibilità delle istruzioni correlate. Queste forme permanenti di interazione telematica con imprese e cittadini consentono di raccogliere sistematicamente segnalazioni e suggerimenti, che sono analizzati anche per misurare la qualità dei servizi erogati.

Circa lo sportello unico doganale, occorre in primo luogo considerare che lo sdoganamento di una merce può comportare il controllo di oltre 70 documenti diversi: fatture, licenze per *import* ed *export*, autorizzazioni, certificati fitosanitari e veterinari. Corrispondentemente, ciò può comportare l'attesa dell'esito dei controlli esercitati da più di 20 enti e soggetti diversi. Si configura, quindi, come un processo fortemente frammentato e costoso che, in assenza di un efficace coordinamento tra gli enti coinvolti, può causare costi aggiuntivi per le imprese: pensate allo stoccaggio e alla movimentazione delle merci, alla fluttuazione delle spese bancarie e/o assicurative per via delle polizze di fidejussione.

Per queste ragioni, nell'ordinamento comunitario, si è ritenuto di introdurre, con il regolamento del Parlamento e del Consiglio n. 648 del 2005, il principio della contemporaneità dei controlli operati da diverse autorità e, quindi, dell'unicità dell'operazione doganale in tutte le sue componenti, affidandone alle dogane il coordinamento, da attuarsi, di norma, in via telematica.

Il cosiddetto sportello unico doganale è, quindi, uno strumento indispensabile, in tempi di semplificazione e di trasparenza, in quanto, se correttamente interpretato, agisce come catalizzatore delle integrazioni dei processi e della circolazione delle informazioni, agevolando il dialogo telematico tra amministrazioni ed enti che intervengono nelle operazioni doganali attraverso autorizzazioni, permessi, licenze e controlli da effettuare.

La conseguente riduzione dei tempi delle fasi autorizzatorie allo sdoganamento, nonché della stessa fase doganale, consente di abbattere i tempi e i costi che incidono sul livello di competitività delle imprese e della rete di porti e aeroporti, senza abbassare la guardia e peggiorare il livello dei controlli e della vigilanza.

Anticipando quanto sancito, in linea di principio, nel codice doganale comunitario, lo sportello unico doganale è stato inserito nella legge n. 350 del 2003 (legge finanziaria per l'anno 2004), appunto per semplificare e razionalizzare le operazioni di *import-export* mediante la riduzione dei termini dell'attività istruttoria di competenza di diverse amministrazioni.

La norma citata affida allo sportello unico la funzione di coordinare, anche per via telematica, i procedimenti di competenza delle altre amministrazioni relativi, appunto, alle operazioni doganali, perseguendo lo sviluppo dell'interoperabilità dei sistemi informativi di tutte le amministrazioni interessate.

Nel sistema disegnato dai commi 57 e 58 della legge n. 350 del 2003, l'amministrazione doganale funge, dunque, da punto di coordinamento e di controllo del complesso delle informazioni e dei dati necessari allo sdoganamento, avvalendosi di strutture informatiche utili a consentire il dialogo telematico con gli operatori economici e con i sistemi informativi delle altre amministrazioni coinvolte. Il delineato quadro normativo di riferimento è completato dal successivo comma, che demanda ad un decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro dell'economia e delle finanze, d'intesa con i Ministeri interessati e con la Conferenza Stato-regioni, le definizioni dei termini di conclusione dei procedimenti amministrativi relativi all'assorbimento delle operazioni doganali di importazione ed esportazione, validi fino a quando le amministrazioni interessate non provvederanno a stabilirli

(di durata comunque non maggiore) con propri regolamenti, ai sensi della legge n. 241 del 1990.

Nell'attesa che il travagliato *iter* di condivisione del decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri – dal 2003 ad oggi – abbia termine, l'Agenzia prosegue gli sviluppi connessi. È stato definito un modello operativo, estendibile a tutte le amministrazioni, che supera la definizione di *single-window* data dalla WCO *(World Custom Organization)*, ovvero una facilitazione che consente di depositare informazioni e documenti presso un unico punto d'ingresso, per soddisfare le prescrizioni regolamentari inerenti a *import*/*export*/transito. Il modello realizzato supera il concetto di *mailbox*, dando luogo a un meccanismo di raccordo per il dialogo telematico tra amministrazioni ed enti che intervengono nelle operazioni doganali, concedendo autorizzazioni, permessi, licenze, o effettuando controlli. Le diverse amministrazioni integrano i processi di competenza, di cui rimangono titolari, offrendo a cittadini e a imprese un'interfaccia unitaria.

In altri termini, partendo dai dati raccolti con la dichiarazione doganale, si innesta un processo telematico per la verifica della documentazione a sostegno della dichiarazione e per l'esecuzione dei controlli. Il sistema di interoperabilità per la gestione dei titoli *Agrim e Agrex* è il primo progetto, realizzato in collaborazione con il Ministero dello sviluppo economico – commercio internazionale, che utilizza il modello operativo descritto. Il progetto è stato cofinanziato dal CNIPA (Centro Nazionale per l'Informatica nella Pubblica Amministrazione), nell'ambito dell'iniziativa « lotta agli sprechi ».

Il sistema menzionato consente all'operatore economico di richiedere *on line* il certificato che autorizza l'*import-export* di determinati quantitativi di prodotti agricoli. Il Ministero dello sviluppo economico – commercio internazionale provvede a trasmetterlo all'Agenzia delle dogane. Il sistema AIDA riceve la dichiarazione telematica di *import-export* in cui è indicato il riferimento al certificato da utilizzare, ne controlla *on line* l'esistenza e la validità e procede a decrementare (scarico del titolo) le quantità importate ed esportate.

I benefici sono di tutta evidenza: la certezza dell'esistenza e della validità del certificato; il risparmio di risorse per le amministrazioni in ragione dell'eliminazione delle attività connesse al controllo e allo scarico del titolo; la riduzione dei tempi e dei costi di sdoganamento; la riduzione dei tempi di svincolo della garanzia prestata dagli operatori, qualora prevista.

Il modello descritto declina il principio generale secondo cui se – in forza di un adempimento amministrativo – le aziende sono tenute a trasmettere informazioni a un ente, quest'ultimo deve farsi carico di controllarne la qualità e la completezza, per poi reindirizzarle agli altri enti che hanno titolo a utilizzarle o a controllarle.

Nel 2008 è stato reso operativo in AIDA il cosiddetto controllo di ammissibilità, che consente di desumere, dai dati della dichiarazione, la lista dei documenti da allegare (presupposto per l'estensione a ogni amministrazione del modello di sportello unico).

Fra gli sviluppi in corso, cito « Il Trovatore ». L'Agenzia ha avviato e completato uno studio, condotto in collaborazione con il CNIPA e il Politecnico di Milano, per valutare la fattibilità dell'introduzione in ambito doganale della tecnologia RFID (dispositivi a radiofrequenza). I risultati hanno evidenziato che l'apposizione degli strumenti RFID come sigilli elettronici sui *container* produce benefici notevoli, consentendo di controllare con sistemi automatizzati la movimentazione dei *container* all'interno delle aree portuali e nei tragitti porto-retroporto.

A seguito dei risultati dello studio, è stato siglato ad agosto 2008 un accordo di collaborazione tra l'Agenzia delle dogane e la Commissione europea, rappresentata dal direttore dell'Istituto per la protezione e la sicurezza del cittadino del Centro comune di ricerca della Commissione eu-

ropea. Quest'ultimo svolge le funzioni di centro di riferimento in materia di scienza e tecnologia per l'Unione europea e ha il compito di fornire il sostegno scientifico e tecnico per la concezione, l'elaborazione, l'attuazione e il controllo delle politiche dell'Unione.

Tramite il suo Istituto per la protezione e la sicurezza del cittadino, il centro conduce attività di ricerca nel settore della sicurezza della catena logistica. La collaborazione tra l'Agenzia e la Commissione europea è indirizzata a individuare soluzioni innovative basate sulla tecnologia di radiofrequenza per la sigillatura dei *container* e per la verifica a distanza delle merci sbarcate, fino al loro trasporto nel retroporto, nonché a definire il modello organizzativo di riferimento.

Per conseguire i predetti obiettivi, è prevista la realizzazione di un'infrastruttura comune per l'attivazione di un progetto pilota, l'elaborazione congiunta di programmi di formazione e di progetti di ricerca, nonché la diffusione e la promozione dei risultati ottenuti agli utenti finali a livello internazionale. L'accordo di collaborazione persegue i medesimi obiettivi del protocollo d'intesa siglato a luglio 2008 tra l'Agenzia delle dogane, l'Autorità portuale di Livorno e l'interporto di Prato, nel quadro delle iniziative volte a rilanciare la competitività del sistema portuale nazionale, a conferma dell'impegno dell'Agenzia nell'utilizzo strategico delle nuove tecnologie, al fine di rendere più efficiente l'espletamento dei compiti istituzionali, di semplificare e migliorare la qualità dei servizi offerti all'utenza esterna.

Gli sviluppi connessi alla tecnologia radiofrequenza sono collocati nel nuovo progetto « Il Trovatore », che costituisce un'evoluzione delle strategie attuate con il progetto « Cargo », dedicato al rilancio del sistema portuale e aeroportuale.

Nell'ambito di « Cargo », sono già attive le procedure per la gestione telematica dei « manifesti merci in arrivo e in partenza » nonché per il dialogo telematico con i gestori dei *terminal container*. In corrispondenza a ogni *container* elencato sul manifesto telematico in arrivo, è indicato il *terminal container* di destinazione, che può essere ubicato anche al di fuori degli spazi portuali (il retro porto). Se il gestore del *terminal* di destinazione ha attivato il dialogo telematico con la dogana, può ricevere i *container* di competenza senza dar corso a ulteriori formalità.

L'ultima innovazione procedurale introdotta con « Cargo » riguarda lo sdoganamento in mare, attualmente oggetto di sperimentazione in alcuni porti liguri. Con lo sdoganamento in mare (il cosiddetto *pre-clearing)* le dichiarazioni telematiche sono trasmesse prima che la nave entri in porto. Il sistema AIDA segnala i *container* da controllare, affinché siano direttamente posizionati nelle aree di verifica, mentre dà il « via libera » ai *container* non a rischio, che possono essere immediatamente sdoganati, liberando lo spazio portuale.

Sdoganamento in mare e procedure per l'utilizzo del *dryport*/retro porto contribuiscono allo sviluppo dei porti nazionali, razionalizzando la gestione degli spazi portuali ed estendendone virtualmente la ricettività.

Fra gli sviluppi in corso cito « Il Corsaro »: in questo caso il nome richiama il titolo di un'opera minore di Verdi. Tutti i nomi dei nostri progetti sono tratti da titoli di opere di Giuseppe Verdi, perché intendiamo pubblicizzare il *made in Italy* e non esiste nulla di più *made in Italy* delle opere di questa nostra gloria nazionale.

Con il progetto « Il Corsaro » si intende realizzare uno sportello virtuale che integri le informazioni e i servizi presenti sulla rete a sostegno del processo di internazionalizzazione delle imprese nazionali, soprattutto piccole e medie, oggi diffusi su portali di natura prettamente informativa.

Dall'analisi e dal confronto delle informazioni disponibili sui portali esaminati, risulta una non diretta fruibilità, imputabile in larga parte alla frammentazione e alla dispersione delle informazioni.

Inoltre, i portali esaminati non sono direttamente collegati ai servizi e alle

informazioni offerte dall'Agenzia delle dogane. Con « Il Corsaro » non costruiamo nulla di nuovo, bensì attiveremo motori di ricerca in grado di reperire tutte le informazioni utili per chi vuole esportare o importare.

« Il Corsaro » si propone di riutilizzare le tecnologie e il modello organizzativo già sperimentato per FALSTAFF, per fornire alle imprese: un punto di accesso unico per informazioni e azioni già presenti sulla molteplicità dei portali, tramite motori che ricerchino le informazioni su pagine *web* certificate dalle organizzazioni responsabili dei vari portali; collegamenti ai servizi *web* disponibili per eseguire in via telematica gli adempimenti (richiesta di certificazioni, autorizzazioni e operazioni di *export*,); corsi di formazione a distanza *(e-learning)* realizzati con il contributo diretto delle amministrazioni competenti e delle associazioni di categoria. FALSTAFF mette già a disposizione gratuitamente un sistema per la predisposizione e l'erogazione dei corsi di formazione in modalità *e-learning* che, quindi, è già sviluppato.

Vengo alla telematizzazione delle accise. Gli adempimenti previsti dalla manovra di finanza pubblica per il 2007 hanno delineato un rinnovato ruolo dell'ICT nel rendere tempestivamente disponibile all'amministrazione fiscale prima, e successivamente alle amministrazioni locali, le informazioni utili a rafforzare il livello di *tax compliance*. La lotta contro l'evasione e l'elusione fiscale ha trovato sostegno in un complesso di disposizioni volte a favorire la generale integrazione delle banche dati e le condizioni per la loro costante alimentazione in via telematica.

In forza delle disposizioni contenute nel decreto n. 262 del 2006 (Disposizioni urgenti in materia tributaria e finanziaria), l'Agenzia delle dogane è stata chiamata a svolgere un ruolo importante per la semplificazione e la velocizzazione dell'attività di controllo sulle accise.

Le nuove disposizioni obbligano gli operatori del settore alla presentazione in forma telematica dei dati e dei documenti previsti dalla normativa vigente. Attualmente, la completezza, la qualità e la disponibilità tempestiva dei dati del settore accise è fortemente influenzata dalla presentazione cartacea dei documenti. Inoltre, il complesso delle procedure vigenti nel settore è conforme alle esigenze di scambi di informazioni basati su carta. Per sfruttare le opportunità di semplificazione offerte da scambi di informazioni per via telematica, è necessaria una completa riformulazione delle stesse procedure.

Le maggiori difficoltà risiedono nel condividere il cambiamento e dare corso alle conseguenti modifiche organizzative richieste dal nuovo modo di operare. Sfruttando l'esperienza maturata nel settore dogane per definire contenuti, modalità e tempi di attuazione del progetto di telematizzazione delle accise, sono attivi tavoli tecnici con le associazioni degli operatori dei vari settori coinvolti. In questi tavoli, si illustrano i nuovi modelli organizzativi connessi alla telematizzazione, si individuano le esigenze degli operatori per giungere alla piena attivazione di un servizio realmente in grado di semplificare l'attività degli operatori stessi.

Possiamo già trarre un bilancio di quanto è stato fatto nel settore accise. Dal 1° gennaio 2008, grazie alla telematizzazione delle dichiarazioni di immissione in consumo di energia elettrica e di gas naturale, si è completata la dematerializzazione di circa 16 mila dichiarazioni annue; sono stati digitalizzati gli adempimenti relativi alla presentazione delle dichiarazioni e delle rettifiche di parte per 16 mila aziende. Dal 1° giugno 2008, a seguito della telematizzazione dei dati delle contabilità dei depositari autorizzati nel settore dei prodotti energetici, sono state dematerializzate circa 140 mila comunicazioni annue; sono stati digitalizzati gli adempimenti relativi alla presentazione dei prospetti contabili e delle rettifiche di parte per oltre 350 operatori. I dati trasmessi giornalmente riguardano circa il 90 per cento, in valore, delle accise accertate. Entro giugno 2009 si perverrà alla tele-

matizzazione dei dati della contabilità riguardanti il restante 10 per cento delle accise accertate nei settori « prodotti energetici » ed « alcoli ». In particolare, perverranno per via telematica i dati sino ad oggi forniti su carta di: operatori registrati e rappresentanti fiscali dei settori prodotti energetici, circa 3 mila soggetti, ed alcoli, circa 1.500 soggetti; depositi commerciali di prodotti energetici, circa 4.500 soggetti, e di prodotti alcolici, circa 1.700 soggetti; depositi fiscali di prodotti alcolici, 1.400 soggetti, e di vino, 4.500 soggetti; operatori che svolgono attività nei settori degli oli lubrificanti e dei bitumi di petrolio, circa 6 mila soggetti.

Elemento qualificante del progetto di telematizzazione è la definizione di una *road map* che, per fasi successive, prepara le imprese agli obiettivi imposti dalle norme comunitarie di una completa informatizzazione delle procedure che, per il settore delle accise, riguardano principalmente il progetto comunitario EMCS *(Excise Movement Control System)*, mirato alla realizzazione di un sistema per il controllo elettronico per la movimentazione delle merci che viaggiano in regime di sospensione di accisa. L'EMCS entrerà in vigore dal 1° gennaio 2011, obbligando la trasmissione telematica del documento amministrativo di accompagnamento (DAA).

L'Agenzia, interpretando anche per il settore accise il ruolo di apripista costantemente svolto per i progetti comunitari doganali, fa parte degli Stati membri pilota. La *road map* è stata definita a seguito delle risultanze di una approfondita analisi dello scenario nazionale, che ha evidenziato la necessità di procedere con adeguamenti progressivi, per consentire alle imprese un'altrettanto graduale strutturazione organizzativa.

Già nella fase in corso si apprezza una sostanziale riduzione degli oneri amministrativi a carico degli operatori, che ripaga gli sforzi organizzativi richiesti. Con l'eliminazione del *front office*, non è più necessario consegnare i dati delle contabilità agli uffici delle dogane. Riguardo all'eliminazione degli errori formali e di compilazione, il sistema comunica agli utenti gli errori rilevati e registra soltanto le dichiarazioni formalmente corrette, favorendo, quindi, la *compliance* e riducendo il contenzioso. La qualità e la tempestività dei dati trasmessi facilita le procedure di controllo, rendendole più mirate ed uniformi.

Seguirà la fase dedicata alla tenuta informatizzata dei registri, per poi giungere alla telematizzazione dei DAA e dei DAS (documenti di accompagnamento semplificati). Con quest'ultima fase, si determineranno le condizioni per la massima semplificazione: l'eliminazione dei prospetti riepilogativi delle partite ricevute, delle scritturazioni dei movimenti sui registri previdimati, della bollatura dei DAA e dei DAS, del visto e della terza copia del DAA, con svincolo automatizzato delle garanzie presentate a corredo.

Dal punto di vista dell'efficacia dei controlli, si determineranno le condizioni per l'applicazione anche al settore accise della gestione automatizzata del rischio. Acquisendo in tempo reale i documenti utilizzati per la movimentazione delle merci, sarà possibile determinare in tempo reale anche il grado di rischio di ciascuna operazione e trarre i medesimi benefici ottenuti dalla politica dei controlli attuata nel settore doganale.

La telematizzazione, così come impostata, favorisce altresì il processo di innovazione aziendale, a tutto beneficio di una complessiva riduzione del *digital divide* nazionale. Alle aziende non è richiesto di dotarsi di procedure dedicate alla trasmissione telematica, bensì di riorganizzare il processo di gestione interna, in quanto i dati richiesti sono desumibili dai documenti che accompagnano le merci e dai dati di magazzino. Già nella fase di telematizzazione dei depositi fiscali di prodotti energetici, si è avuto modo di riscontrare che numerose aziende si sono dotate di sistemi ERP *(Enterprise Resource Planning)*.

Anche per la telematizzazione delle accise, si è tenuto conto della necessità di razionalizzare i flussi informativi tra Agenzia e utenza e verso altre ammini-

strazioni centrali e locali. Come per il settore dogane, l'offerta di servizi *on line* si estende, quindi, ad altre amministrazioni, fornendo la parte di interesse dei dati rilevati nell'esecuzione degli adempimenti.

Nel dare attuazione alla norma (articolo 1, comma 152 della legge finanziaria per il 2007) che prevede la trasmissione telematica ai comuni e alle province dei dati inerenti all'addizionale comunale e provinciale sull'energia elettrica, è stato attivato a giugno 2007 il servizio telematico dedicato agli enti locali. Termini, modalità e contenuti della trasmissione telematica sono stati concordati nell'ambito di un tavolo tecnico con province e comuni. Centocinquanta comuni e trentaquattro province hanno richiesto l'autorizzazione all'utilizzo del sistema telematico doganale per ricevere per via telematica i dati di proprio interesse.

In prospettiva, l'autonomia impositiva degli enti territoriali e la necessità di potenziare le azioni di contrasto all'evasione pongono l'esigenza di disporre di servizi progettati in modo strutturato e organico, per supportare gli enti nello svolgimento dei propri compiti istituzionali. Sul contributo che, in questa direzione, l'Agenzia può offrire, tornerò ancora nel seguito.

Riassumendo il percorso verso l'integrazione, dal 2003 ad oggi, rispetto alla situazione rappresentata nella precedente audizione, il sistema informatico doganale interagisce in modo più incisivo con il sistema di anagrafe tributaria. Oltre a rilevare in tempo reale se l'importatore/esportatore corrispondente al codice identificativo IVA o al codice fiscale indicato nella dichiarazione doganale ha titolo ad operare, sono stati attivati profili di rischio che agiscono in modo totalmente automatico nel corso del processo di sdoganamento e che impongono il controllo documentale nel caso in cui il codice o la partita IVA siano appartenenti a categorie generalizzate di rischio.

Dal 2006, la rilevazione dei dati delle verifiche effettuate presso i contribuenti che effettuano operazioni doganali e scambi intracomunitari è effettuata con un modulo elettronico condiviso con l'Agenzia delle entrate ed è in corso di definizione con la Guardia di finanza. Dal febbraio 2007, è attivo il relativo interscambio dati con l'Agenzia delle entrate.

Dal settembre 2007, la selezione dei soggetti a sottoporre a controllo nell'ambito delle attività connesse al commercio intracomunitario è effettuato utilizzando criteri che tengono conto delle nuove informazioni disponibili nei quadri del modello Unico. Nel 2008 sono state sviluppate e rese operative le procedure per l'accettazione e la registrazione delle dichiarazioni valutarie, secondo il nuovo formato stabilito dalla disciplina valutaria introdotta con regolamento CE n. 1889 del 2005.

Sono inoltre in via di definizione e di progressiva realizzazione altri interventi a seguito del decreto legislativo n. 195 del 2008. In particolare, è allo studio la realizzazione per la presentazione via Internet – in anticipo rispetto al passaggio con i valori dall'ufficio doganale di frontiera – delle dichiarazioni valutarie. Per la gestione di ogni fase connessa alla gestione delle dichiarazioni valutarie – processo che vede attribuito dalla recente normativa un ruolo centrale all'Agenzia delle dogane – è in fase di analisi e di sviluppo un sistema di interoperabilità basato sulla cooperazione applicativa che consenta lo scambio delle informazioni in possesso dell'Agenzia con le varie autorità (Guardia di finanza, Unità informazione finanziaria della Banca d'Italia, Ministero dell'economia e delle finanze). Faranno parte delle informazioni scambiate, nell'ambito di tale sistema, i verbali di constatazione delle violazioni, che confluiranno in un archivio gestito dall'Agenzia delle dogane condiviso con Guardia di finanza e Dipartimento del tesoro, divisione V – valutario antiriciclaggio e antiusura.

Lo scambio informativo con l'anagrafe tributaria (già operante per dati dell'*import-export)* per integrare il profilo fiscale del contribuente, si è arricchito di dati e informazioni di particolare rilevanza, desunti dai sistemi cooperativi realizzati per

e-customs. A seguito dell'entrata in vigore dell'operatività del sistema comunitario ECS *(Export Control System)*, dal 1º luglio del 2007 la notifica elettronica dell'avvenuta uscita delle merci della comunità all'ufficio di esportazione ha sostituito il « visto uscire » annotato sulla copia della dichiarazione, liberando gli operatori del fornire prova della non imponibilità IVA. Di conseguenza, i dati dell'*export* forniti all'Agenzia delle entrate sono stati aggiornati con le informazioni concernenti la regolare uscita delle merci dal territorio comunitario.

Tale scambio informativo apre interessanti prospettive ai fini della lotta all'evasione e della contemporanea semplificazione degli adempimenti.

Sono in corso le attività per integrare i processi con l'Agenzia delle entrate per rendere più tempestivi ed efficaci i controlli sulla costituzione e sull'utilizzo del *plafond* IVA. L'Agenzia delle dogane si è fatta promotrice di incontri bilaterali con la Commissione europea in merito alla scelta del codice identificativo da utilizzare per l'individuazione degli operatori economici e più in generale di tutti i soggetti legati al mondo doganale nell'ambito del sistema comunitario EORI *(Economic Operator Registration and Identification system)*.

Al riguardo, l'Italia ha stabilito di utilizzare come codice identificativo, ai fini EORI, il codice fiscale e la partita IVA. Sono in corso attività condotte di concerto con l'Agenzia delle entrate per la costituzione e l'aggiornamento di tale base dati a livello nazionale e comunitario. La convergenza del mondo doganale e di quello fiscale nonché il relativo scambio di informazioni sono favoriti dalla scelta operata a livello nazionale di identificare in entrambi gli ambiti, con il medesimo codice, uno stesso soggetto. Questa soluzione accelera e favorisce la realizzazione del *single window* tra settore doganale e fiscale, in quanto consente di identificare univocamente, anche a livello comunitario, un soggetto dal punto di vista doganale e fiscale, tracciandone un profilo complessivo ai fini dell'analisi dei rischi comuni a tutti gli Stati membri. Di particolare rilevanza sono, quindi, le connessioni tra il sistema EORI e quello AEO, di cui il primo costituisce la base e il presupposto.

Le misure volte a rendere più veloci ed efficaci i controlli sulle operazioni senza penalizzare (anzi, favorendo) gli operatori affidabili, trovano collocazione nel progetto AEO. L'AEO gode di particolari semplificazioni rispetto alle norme comunitarie previgenti e l'affidabilità di un soggetto è valutata anche in relazione alla complessiva sicurezza della catena logistica a cui appartiene.

I requisiti per acquisire lo *status* di AEO sono, ovviamente, diversi per le diverse categorie: produttori, esportatori, spedizionieri, depositari, agenti doganali, vettori e importatori. Il certificato rilasciato in uno Stato membro è valido e riconosciuto in tutto il territorio comunitario. L'Agenzia delle dogane, partecipando attivamente al gruppo di progetto sull'AEO e all'azione pilota con altri 11 Stati membri, ha contribuito all'individuazione dei requisiti e a verificare l'applicabilità dei criteri individuati.

Dal 1º gennaio 2008 è operativa la prima fase dell'AEO, basata sullo scambio elettronico di informazioni e comunicazioni tra le autorità doganali e la Commissione europea. Con l'attivazione dal 1º luglio 2009 del sistema EORI e della seconda fase dell'AEO, sarà possibile concedere i benefici anche in termini di semplificazione nello svolgimento delle operazioni uniformi su tutti gli Stati membri.

L'Italia, inoltre, è impegnata con la Commissione europea a fornire l'accesso al sistema di transito computerizzato NCTS *(New Computerized Transit System)* alla Repubblica di San Marino, con cui è stata stipulata un'apposita convenzione che prevede la fornitura a tale Stato (che gode di un accordo di unione doganale con l'Unione europea) di un sistema informatico « chiavi in mano ». Le attività al riguardo sono in dirittura di arrivo, essendosi già conclusi positivamente i test di conformità delle applicazioni realizzate,

richiesti dalla Commissione europea. Dal 1° gennaio 2009 sono stati messi a regime i sistemi per la telematizzazione delle operazioni di transito via TIR *(Transport International Routiers)*.

Passo a riferire sui processi tesi all'integrazione delle banche dati. L'obiettivo di modernizzare e rendere più efficiente il sistema fiscale per potenziare il contrasto all'evasione e all'elusione fiscale richiede la massima circolarità delle informazioni tra i diversi enti che, a vario titolo, intervengono nei processi correlati.

La normativa alla base degli scambi informativi tra amministrazione finanziaria ed enti pubblici non è riconducibile a un quadro d'insieme omogeneo e strutturato: le varie norme si sono sovrapposte, principalmente per rispondere allo specifico problema da risolvere. Nella sostanza, ogni flusso informativo è stato regolamentato *ad hoc*, prescindendo spesso da quanto disposto per la gestione di flussi affini. In alcuni casi si è arrivati a regolamentare il flusso con il massimo dettaglio, in altri, al contrario, ci si è limitati a stabilire il principio di carattere generale. Il sistema integrato delle banche dati tributarie e finanziarie, previsto dai commi 56 e 57 della legge n. 296 del 2006, legge finanziaria per il 2007, è la grande opportunità per avviare una razionalizzazione del patrimonio informativo e il miglioramento della qualità dei dati. Elementi, questi, basilari per procedere all'integrazione e alla reingegnerizzazione dei processi richiesti dalla strategia di *e-government*.

Anche le disposizioni della legge finanziaria intendono coinvolgere tutti i soggetti della pubblica amministrazione in un processo di digitalizzazione dell'azione amministrativa correlato e condiviso, auspicato dal codice della pubblica amministrazione digitale che presuppone la reingegnerizzazione dei processi di servizio riformulati alla luce delle opportunità offerte dalle tecnologie dell'informazione e della comunicazione.

La reingegnerizzazione dei processi determina la contemporanea razionalizzazione dei flussi informativi, condizione necessaria per il « riuso » sistematico dei dati pubblici e per la riduzione dei costi e degli adempimenti. Queste esigenze si innestano su un contesto tecnico e organizzativo in cui ogni ente ha sviluppato i propri processi amministrativi, in modo autonomo; processi amministrativi che, a loro volta, sono supportati da applicazioni informatiche e banche dati proprietarie. A tal fine, occorre far evolvere le esperienze di cooperazione già concretizzate e quelle in fase di sviluppo, nell'ottica del *single window*, tenendo presenti alcuni passaggi fondamentali riguardanti il metodo da adottare.

L'esperienza insegna che il mettere a disposizione dati e informazioni non assicura che il patrimonio informativo sia poi effettivamente utilizzato. Il grado di utilizzo delle informazioni messe a disposizione dall'Agenzia a province, comuni e regioni, benché a titolo gratuito e tramite sistemi improntati alla massima fruibilità, è quasi residuale. L'accesso a basi dati non garantisce che le stesse siano utilizzate per aumentare la capacità di controllo delle pubbliche amministrazioni e per migliorare la qualità del servizio erogato al cittadino.

I migliori risultati si sono ottenuti condividendo tra più amministrazioni progetti di reingegnerizzazione di processi, per realizzare sistemi di cooperazione applicativa che consentano di condividere informazioni e basi di dati, integrando processi di competenza specifica. Al riguardo si cita il progetto « digitalizzazione del processo di sdoganamento », nell'ambito del quale sono stati realizzati i moduli generalizzati per il colloquio tra amministrazioni coinvolte e il processo di sdoganamento, ai fini del controllo in tempo reale delle certificazioni richieste per il compimento di un'operazione di *import/export*.

Altro esempio di sinergia tra amministrazioni che vede impegnata in prima linea l'Agenzia delle dogane è il progetto condotto di concerto con l'ISTAT, che prevede l'inserimento dei dati di interesse statistico nei *cargo manifest*, i manifesti di

carico in arrivo e in partenza nei porti e negli aeroporti, che sono trasmessi per via telematica agli uffici doganali.

In tal modo si semplificano gli adempimenti a carico dei soggetti obbligati, che possono, con un unico adempimento, assolvere sia agli obblighi di tipo statistico sia a quelli più propriamente doganali, evitando ridondanze nei sistemi di rilevazione e di raccolta di informazioni, con innegabili risparmi di costi per il Paese. L'interesse suscitato da tale progetto ha fatto sì che tale rilevazione sia stata inserita nel Piano statistico nazionale e sia stata presentata alla cabina di regia del gruppo di lavoro per la movimentazione delle merci, presso il CNEL.

Nell'ambito delle intese sullo schema di accordo di programma relativo all'attività di indirizzo strategico, programmatico e monitoraggio del settore GPL, accordo previsto dal decreto legislativo n. 128 del 2006, l'Agenzia ha predisposto, come previsto dal punto 5 dell'intesa sopra citata, la fornitura dei dati relativi alle licenze fiscali rilasciate e/o modificate, inerenti alle attività rientranti nel campo di applicazione del decreto, al Ministero dello sviluppo economico.

Seguendo l'idea generale di « sportello unico », si dovrebbe operare per evitare la doppia trasmissione da parte dei contribuenti delle medesime informazioni, nonché per sviluppare sistemi che ottimizzino e semplifichino l'attività degli enti coinvolti, e che migliorino la qualità e la tempestività dei dati acquisiti. A titolo di esempio, si citano i risultati ottenuti reingegnerizzando il processo di fornitura, da parte dell'Agenzia alle regioni, dei dati riguardanti i prodotti petroliferi immessi al consumo dai distributori di carburante, anche al fine di controllare le addizionali erogate centralmente a ciascuna regione. Attualmente tali informazioni vengono comunicate dai singoli uffici territoriali alla regione, per il tramite di flussi cartacei che riportano i dati inerenti ai registri di carico e scarico gestiti dai singoli distributori di carburante. I registri citati sono presentati in forma cartacea e con cadenza annuale.

Il tavolo di lavoro con le regioni sta definendo le procedure per la telematizzazione degli scambi e, a breve, le procedure sperimentali condivise con le altre regioni saranno rese disponibili a tutte, per attivare un processo condiviso di controllo riguardante le addizionali regionali di competenza (su gas naturale, benzina, gasolio) laddove esistenti.

Il grado di utilizzo delle informazioni è direttamente proporzionale alla fruibilità delle stesse, che diviene massima qualora processi automatizzati provvedano alla loro integrazione nei processi di gestione. In realtà, la semplice fornitura o messa a disposizione di una banca dati non desta interesse, né porta benefici immediati in termini di maggiori controlli e di contrasto all'evasione, se le informazioni vengono parcheggiate e non direttamente utilizzate da un processo automatizzato.

Se la rete telematica è il mezzo principale con cui i cittadini e le imprese colloquiano con la pubblica amministrazione, è necessario intervenire nel momento in cui l'informazione è fornita, in forza di un adempimento amministrativo, per controllarne la qualità e la completezza e poi reindirizzarla ad altri enti che hanno titolo a utilizzarla per integrarla nei processi di competenza.

PRESIDENTE. Ringrazio il direttore Peleggi. Mi sembra che il suo documento sia preziosissimo e dimostri uno stadio avanzatissimo nei processi di informatizzazione, di cui dovrebbero fare tesoro anche gli altri enti.

Do ora la parola ai colleghi che intendano intervenire per porre quesiti e formulare osservazioni.

ROSARIO GIORGIO COSTA. Direttore Peleggi, oggi ci è stata data ampia notizia della notevole attività che avete svolto e che ritenete di dover svolgere. Sono ormai lontani i tempi in cui sembrava che, non essendovi più necessità della sbarra doganale, anche la dogana dovesse sparire. Invece di ridimensionarvi, siete stati così abili da dilagare con la vostra attività, fino a diventare indispensabili. Ebbene, le

chiedo specificamente se, in questa azione di dilatazione, vi siate mai posti il problema del rapporto costi-benefici e se quanto è stato fatto non scaturisca da una necessità correlata all'esistenza della vecchia direzione generale delle dogane, oggi Agenzia.

In altri termini, se non fosse stata presente una necessità di occuparvi, le chiedo se non avremmo potuto far ricadere sul bilancio dello Stato un minor costo per questi stessi servizi che voi rendete, o se, viceversa, li rendete in condizione di assoluta e verificata economicità.

Chiedo inoltre se, per i successi che avete conseguito, abbia molto giovato la soluzione dell'Agenzia o se non sarebbe stato invece possibile conseguire tali successi anche in assenza della modalità organizzativa propria dell'Agenzia.

Abbiamo compreso che i rapporti con l'anagrafe tributaria, alla cui attività è strettamente correlata la nostra funzione, sono buoni e di reciproca soddisfazione. La ringrazio pertanto in anticipo, se riterrà di fornirci particolari suggerimenti in relazione a questa nostra specifica missione.

Con riferimento alle accise: il cittadino è sempre tormentato dall'eventuale grande evasione di questo lucroso settore dei carburanti. Le domando se ritenga che siamo arrivati a buon punto nell'informatizzazione, che certamente vi avrà dato la possibilità di essere più penetranti e più efficaci. Le chiedo inoltre di conoscere la sua stima relativamente all'attuale evasione delle accise per i carburanti.

Abbiamo rilevato il notevole impegno nei confronti di comuni e province. È sembrato che le province fossero più virtuose, poiché hanno aderito in 34 su 100, mentre i comuni che hanno dichiarato la volontà di fruire dei vostri servizi sono appena 150 su 8 mila. Chissà che un'azione congiunta con l'ANCI e con l'UPI (nonché un'azione informativa come quella che avete reso a noi) svolta sul territorio dalle direzioni provinciali, che preveda incontri personali con i rappresentanti dei comuni, non possa giovare alla bisogna. Mi sembra determinante coinvolgere i comuni nella causa.

Venendo ai controlli sulla salute, rilevo che avete scoperto anche questo filone di attività. Visto che siete così bravi a dilagare, vi dico che, a mio avviso, in questo ambito si può fare molto. Dal momento che avete rivelato attitudine ad operare, vi invito a prestare attenzione, giacché questo è un ambito che merita un sempre maggior impegno.

SETTIMO NIZZI. Ringrazio per la bellissima esposizione. Anch'io sono felice per la quantità di lavoro che svolgete e, soprattutto, per l'avanzata tecnica di accertamento.

Mi è venuto un dubbio riguardo alla pagina 6 della sua relazione, relativamente ai controlli *scanner*. Ho visto citata la mia regione di appartenenza e naturalmente mi è venuta subito voglia di porre una breve domanda. In relazione a questo tipo di controllo, di difficile attuazione, ma molto utile per quanto riguarda l'evasione e soprattutto il trasporto di materiali pericolosi, faccio presente che è stato installato uno *scanner* a Cagliari e non anche nel porto di Olbia, che è il porto principale della Sardegna per quanto riguarda il trasporto di merci. Non so, infatti, se Cagliari arrivi a un traffico di un milione di tonnellate di merci, mentre ad Olbia cinque milioni di tonnellate di merci transitano ogni anno sui camion, rendendo così molto facile il trasferimento di merci meno controllate e quindi meno sicure.

GIUSEPPE PELEGGI, *Direttore generale dell'Agenzia delle dogane*. Non è merce extracomunitaria, quella che arriva a Olbia; invece, Cagliari è un porto in cui arrivano merci extracomunitarie. Olbia ha un traffico interno, mentre Cagliari ha un traffico rispetto al quale nessun'altra dogana comunitaria ha effettuato un controllo. È un primo approdo.

In seguito al regime di libera circolazione all'interno dell'Unione europea, per le merci comunitarie non si fa questo tipo

di controllo. Ai fini della sicurezza, i controlli spettano ad altri: autorità portuali e polizia marittima.

GIULIANO BARBOLINI. Rivolgo un apprezzamento al dottor Peleggi per la sua relazione e per tutto il materiale che ci è stato fornito, da cui emerge un quadro di significativa capacità evolutiva e di innovazione, di cui non si può che dare atto positivamente. A questo proposito, pongo una domanda che non vuole essere polemica, bensì riflessiva.

In altre circostanze, interloquendo con altre Agenzie, mi è capitato di poter apprezzare una « potenza di fuoco », dal punto di vista dello sviluppo delle strumentazioni innovative, che ha caratterizzato soprattutto il profilo delle unità centrali.

Le chiedo, direttore, come e in che misura questo sistema di modernizzazione « a cascata » riesca ad orientare il rapporto con l'utenza, ovvero con le imprese, in modo da ottenere lo stesso senso di efficienza ed efficacia. Sto parlando di situazioni diverse e non mi riferisco, quindi, alle dogane, ma forse qualcosa come « *rumour* », è arrivato anche alle vostre orecchie. C'è il rischio che sul territorio venga percepita una sfasatura tra la funzionalità operativa effettiva e i risultati attesi da quanto appena descritto in termini di informatizzazione e di sviluppo di progetti.. Avete in programma attività di formazione e di affinamento della qualità operativa degli addetti, sono previsti programmi di potenziamento anche in termini di immissione di nuove, più attrezzate e più fresche figure professionali ?

Seconda domanda. Non vorrei apparire quello che non sono, cioè un conservatore o una persona diffidente. Credo infatti che sia assolutamente giusta la proiezione dell'Italia in una dimensione unitaria europea, non solo per vincoli normativi, ma in termini di sostanza. Tuttavia, anche nel caso di Basilea 2 partivamo con questo spirito, ma ciò non ci ha messo al riparo da qualche sorpresa circa i controlli, le banche, i funzionamenti. A suo tempo ho presentato un'interrogazione – dietro sollecitazione, non perché sia un esperto della materia – affinché questo sistema suggestivo della dichiarazione doganale, in grado di essere trattata in qualsiasi sede, ovunque avvenga l'approdo delle merci, vada gradualmente a regime in una proiezione pluriennale. Siete in condizione di sprigionare quei meccanismi di controllo, non solo informatico e telematico, ma anche visivo e ispettivo, volti a evitare che si verifichino quei comportamenti discutibili dal punto di vista della legalità che conosciamo e di cui si legge ? Le chiedo, in altre parole, se, come immagino, il sistema sia sufficientemente allertato e presidiato e, soprattutto, quale sia la gradualità di messa a regime, sia per evitare che qualcuno sia meno virtuoso di altri. sia con riferimento alle eventuali strategie per ammortizzare le ricadute sul sistema, anche di natura occupazionale e relative agli operatori terzi che agiscono nei porti e negli aeroporti.

GIAMPAOLO FOGLIARDI. Nel ringraziare per la brillante relazione e l'ampia esposizione, ineccepibile sotto tutti i punti di vista, mi collego a quanto detto dal senatore Barbolini. Direttore, lei ci ha offerto un quadro veramente completo.

Le esporrò un problema che affligge quotidianamente gli operatori che per professione, come il sottoscritto, – sono commercialista – si trovano ad assistere clienti che lamentano che nei porti « succede di tutto ». È inutile nasconderci – mi collego per questo al senatore Barbolini – che soprattutto negli ultimi tempi, in riferimento ai mercati orientali (cinesi in modo particolare), si dice con assoluta certezza che in determinati porti – non me ne vogliano, ma in particolar modo del meridione – entri di tutto, sotto il rigido controllo di quello che definirò eufemisticamente un malcostume.

Si rimane allibiti, poiché di fronte all'efficienza e al plauso che meritate per come l'Agenzia è stata meccanizzata e per gli obiettivi che essa si è posta, permane tutto un mercato minore non legato alle « firme » o alle grandi marche, ma riferito

ad esempio al mercato dell'abbigliamento importato, delle seterie orientali e di altri determinati prodotti. Mi è stato detto, con assoluta certezza, che non vi sono problemi a far entrare quello che si vuole, senza alcuna possibilità di intervento a causa del permanere di un determinato « malcostume ». Non posso andare oltre, per correttezza, trattandosi di notizie a me riportate. Si tratta di una questione preoccupante, considerati – come ricordava poc'anzi il senatore Barbolini – gli obiettivi che ci prefiggiamo per arrivare a una efficienza del sistema nel nostro Paese. Di fronte all'attuale crisi economica, alla situazione del nostro mercato e anche a questi controlli così rigorosi, puntuali e giusti che l'Agenzia esegue, si rimane a bocca aperta nel sentire certe notizie. Le chiedo, direttore, sue sensazioni, riferimenti o notizie riguardanti l'eventuale persistere dell'esistenza di un mercato o di una frangia da debellare, del tipo da me evocato.

CANDIDO DE ANGELIS. Vorrei chiedere al direttore – in modo molto diretto e sintetico – somme, cifre, ovvero, in virtù del grande lavoro che state facendo, quale sia l'ammontare recuperato in seguito ai controlli. Sono d'accordo con l'onorevole Fogliardi: sappiamo benissimo che nei porti succede « di tutto e di più », soprattutto se è vero quanto si dice, e cioè che a Napoli solo il 20 per cento delle merci è registrato, mentre l'80 per cento sfugge ai controlli.

Il controllo delle merci lungo la filiera porta, in definitiva, a discorsi complessivi di rientro.

LUCIO D'UBALDO. Mi associo agli apprezzamenti per la relazione così ampia e documentata. Avevo in animo di porre due domande, ma una è stata testé assorbita dal quesito del collega De Angelis e quindi non faccio altro che sottolinearne l'importanza.

La seconda domanda è in realtà più una testimonianza su quanto mi è personalmente accaduto di sapere. Essendo in funzione il sistema audio-video, dovrò essere molto formale e corretto sul piano istituzionale. Sappiamo che nelle strade di Roma – ma anche in altre parti d'Italia – ci sono merci che vengono offerte dai cosiddetti vu' cumprà, con falsificazioni evidenti. Tutti continuiamo a ripetere che ciò è inammissibile, sul piano morale, politico, istituzionale o amministrativo, pur con tutte le motivazioni e giustificazioni che ben conosciamo. Ciò che mi ha veramente sorpreso è stato constatare che una persona che conosco molto bene, collegandosi via Internet con un sito né clandestino, né interdetto abbia acquistato merce regolarmente importata e con regolare fattura. Dal punto di vista fiscale, se domani mattina dovesse essere effettuato un controllo, la persona in questione sarebbe a posto, ma vi assicuro che questa merce, consegnata attraverso i regolari canali commerciali – quindi non sotto un portone, al buio – è un'imitazione perfetta di marche di importanza e di valore internazionali.

Se io stesso ho potuto constatare un fatto del genere in modo del tutto empirico, non credo dunque che si possa trattare di una questione in grado di destare sorpresa a livello generale. Quali sono le sue impressioni e le notizie in suo possesso, qual è l'entità del fenomeno e come si può inquadrare ? Si è in grado di concepire un qualche livello di controllo ?

PRESIDENTE. Una brevissima domanda, collegata al tipo e alla qualità dei servizi informatici resi anche da SOGEI. Mi risulta che di recente vi sia stata una sospensione del servizio informatico in un determinato ambito territoriale.

Vorrei capire meglio se queste situazioni si possano effettivamente verificare e con quale percentuale, tenuto conto che in quelle aree si è tornati al cartaceo per uno o due giorni, e se possano accadere anche in altri ambiti territoriali.

GIUSEPPE PELEGGI, *Direttore generale dell'Agenzia delle dogane*. Cominciamo dalla fine.

Si è verificato il guasto di una macchina, un *hardware* la cui manutenzione è affidata

alla stessa casa madre che l'ha costruito, per cui si è dovuto attendere l'arrivo del tecnico. Lavoro alle dogane dal 2001; dal 1985 non era mai successo un incidente di questo tipo. Tutto ciò ha comportato che, per un giorno e mezzo o due giorni al massimo, in tutta Italia, abbiamo fatto ricorso alle procedure manuali.

Le procedure di soccorso si studiano sempre quando si gestisce un sistema, perché può accadere che un *hacker* infiltri un virus particolarmente dannoso, per cui invece dell'*hardware* (che è più semplice da riparare) si verifichino difetti sul *software*. Ogni istituto serio che si avvale di uno strumento telematico che opera in tempo reale come il nostro, deve mantenere anche l'operatività manuale. Facciamo corsi per insegnare ai dipendenti più giovani come si sdogana « a mano » in porto. Non possiamo bloccare una nave perché « è caduto » il sistema: il fatto che esista una procedura manuale di recupero non è scandaloso, anzi è dovuto.

Ciò precisato, l'episodio citato, per quanto mi risulta, rappresenta un caso straordinario.

Tenete conto che il sistema AIDA è particolare. A differenza delle altre Agenzie l'Agenzia delle dogane effettua i controlli in tempo reale esponendosi pertanto, in tempo reale, agli eventuali rischi, anche di tipo illecito.

Per questo è importante avere un circuito del rischio che distribuisca, selezioni a monte e stabilisca cosa aprire e cosa no, in base non a parametri territoriali, ma a parametri che riguardino variabili standardizzate su tutto il territorio e tramite i quali si comunica al nostro operatore quello che deve essere controllato con lo *scanner* e quello che deve essere controllato con altri strumenti.

Questo è un altro dei motivi che rendono interessante l'avere costruito una centrale in cui vediamo le immagini dei 28 *scanner* in modalità remota, il che significa decontestualizzare alcuni nostri operatori, farli rischiare meno e, dall'altra parte, avere sempre un confronto diretto con quello che accade nel porto.

Torniamo alla questione in esame. Siamo partiti con AIDA nel 2003, facendo prove di sistema in tutta Italia, per due sabati – allora ero direttore dell'informatica – lavorando fino a tarda notte, dopodiché siamo entrati in tutta Italia con un sistema che ha cominciato a lavorare dal lunedì successivo e non si è più fermato.

Recentemente abbiamo rilevato un attacco violento da parte di alcuni operatori di Genova e pertanto li abbiamo convocati. Quando partì AIDA, sono stati gli operatori di Genova ad opporsi maggiormente al sistema. Quella del porto di Genova è una situazione un po' particolare. Gli operatori sono molti, sono piccoli, non c'è fusione, non si accorpano e non fanno sistema: però discutiamo continuamente con loro, li abbiamo visti ancora dieci giorni fa. Con l'autorità portuale stiamo cercando di fare tutto il possibile. Se leggete i giornali genovesi di tre mesi fa, trovate titoli che dicevano: « La dogana dà respiro al porto di Genova » perché vi avevamo appositamente introdotto il *pre-clearing*, cioè lo sdoganamento in mare.

Sappiamo bene quali sono le difficoltà di quel porto: da un lato, si tratta di difficoltà comuni a tutti i porti nazionali, sorti in città storiche, compressi e privi di grandi spazi in cui depositare i *container*; dall'altro, si dovrebbero forse consorziare meglio i moli, attraverso il rapporto tra le diverse autorità portuali e cercare di utilizzare meglio le potenzialità dei bacini portuali rappresentate, per esempio, dalle zone limitrofe. Una Liguria consorziata, in cui cioè le autorità portuali creassero un consorzio sul molo, diventerebbe il bacino e l'approdo d'accoglimento più forte del Mediterraneo.

Laddove invece si instaurano concorrenze tra le diverse autorità portuali, sorgono i problemi. In Italia anche le autorità portuali dovrebbero cercare di fare maggiormente sistema.

Per quanto riguarda ancora l'incidente SOGEI, il sistema è andato sempre più aumentando, come volume di informazioni gestite. Abbiamo compiuto una migrazione a inizio anno, nei primi due giorni di

gennaio, proprio per non interferire sulle attività portuali: sapevamo quando il traffico sarebbe stato meno intenso e abbiamo migrato su una piattaforma più ampia, prevenendo dunque in certo modo gli eventi, tenuto poi conto che la « caduta » della macchina non si era mai verificata dal 1985.

Per quanto concerne le ordinazioni via Internet, si parla di un prodotto all'interno di uno dei milioni di pacchi postali che arrivano. Possiamo fare un paragone banale, con riguardo all'attività dei nostri porti, aeroporti e servizi postali: immaginate un supermercato in cui, dopo che avete pagato alla cassa, incontrate un altro signore che, per combattere il taccheggio, vi riapre le buste, tira fuori la merce e controlla di nuovo tutto quanto. Immagino che, la volta successiva, non andrete più in quel supermercato. Pensate a un porto dove, ogni volta che una nave arriva e scarica 8 mila *container*, la dogana li apra tutti.

Al di là del fatto che i controlli fisici in Europa si stimano intorno al 5 per cento e che il nostro livello dei controlli è esattamente uguale a quello degli altri Paesi, di fatto noi eseguiamo controlli più mirati. Se esaminate le statistiche Eurostat sui risultati conseguiti, vi accorgerete che, ad esempio, in materia di contraffazione, negli ultimi sei anni siamo sempre tra i primi due o tre Paesi come quantità di sequestri effettuati e, di norma, spieghiamo il 25-30 per cento del contraffatto sequestrato a livello comunitario. Allora, delle due l'una: o i nostri porti sono particolarmente appetibili per i contraffattori...

GIAMPAOLO FOGLIARDI. Mi scusi, ma non parlo di contraffazione. Alludo al fatto che si può tranquillamente chiedere di far arrivare un certo numero di quintali di seta e di *foulard* dalla Cina, non firmati Gucci o Dolce e Gabbana, ma merce normale. E la merce arriva.

GIUSEPPE PELEGGI, *Direttore generale dell'Agenzia delle dogane*. Che cosa intende per « merce normale » ?

GIAMPAOLO FOGLIARDI. Merce che evade la dogana.

GIUSEPPE PELEGGI, *Direttore generale dell'Agenzia delle dogane*. Non da noi.

GIAMPAOLO FOGLIARDI. Le posso assicurare che è così – il collega ha citato il porto di Napoli – e sono rimasto allibito.

GIUSEPPE PELEGGI, *Direttore generale dell'Agenzia delle dogane*. Dal 2004 in poi, su Napoli è stata svolta un'azione fortissima. Uno dei problemi che affrontiamo regolarmente con le autorità portuali – compresa quella del porto di Napoli – è che queste ultime ci dicono che i controlli che abbiamo approntato hanno creato una distorsione dei traffici. Credo che sul porto di Napoli – l'ho difeso anche a livello comunitario – sia stata creata una leggenda metropolitana, dato che oggi è il porto che ha ottenuto i migliori risultati nella Comunità europea.

Se lei mi dicesse che ad Amburgo esiste una dogana che sta facendo protezionismo per la crescita di quel porto, accusando qualche « distrazione », potrei anche crederci, ma se mi dice che al porto di Napoli non vengono effettuati i controlli, a questo non credo.

Se poi vogliamo parlare di intreccio « alla Gomorra » tra criminalità organizzata italiana e cinese, o anche della logistica gestita dai cinesi, è un altro discorso. Però, non mi sento di dire che Napoli sia un porto franco. Non lo è, anzi credo che i risultati ottenuti negli ultimi cinque anni siano eccezionali e anche che ci siano pochi porti come quello di Napoli che oggi subiscano controlli in percentuale analoga.

Il tessile d'origine cinese a Napoli è attualmente controllato al 35 per cento in maniera fisica, ma non perché si tratta di Napoli, ma perché fino all'anno scorso si trattava di un porto dove la struttura di penetrazione dei cinesi era particolarmente forte. L'anno scorso Napoli ha perso 35 mila tonnellate di abbigliamento cinese, a favore di Barcellona. Non so se

segue quello che si dice, noi sì: credo che gli spagnoli nutrano qualche preoccupazione riguardo alla distrazione di merce. Abbiamo avvisato tutti: « attenzione, state prendendo dei traffici a rischio, sia nel senso della contraffazione, sia nel senso della sottofatturazione ».

La sottofatturazione è un problema non ancora esattamente dimensionato e fa più danni della contraffazione. Il sottofatturato presumibilmente incontra il fisco comunitario solo al momento dell'accesso in Comunità europea, solo in dogana. L'IVA o il dazio che percepiamo in quella sede non entra nella catena e quindi si gioca la carta della sottofatturazione altrimenti non ci sarebbe interesse perché sarebbe un'IVA a debito da scaricarsi. Quei prodotti, però, finiscono nei nostri mercati e per noi di fatto entrano in contrabbando, come quantità non dichiarate.

Sulla sottofatturazione, l'anno scorso, sono stati eseguiti 10 mila controlli. Sul *report* che avete a disposizione potete constatare quanto il valore medio al chilo del tessile sia cresciuto nei nostri porti. Napoli era uno dei tanti porti dove, prima del 2004, entrava il tessile sottofatturato. Se si guarda a quanto ammonta il valore al chilo e quanto sia cresciuto, si evince che negli ultimi tre anni siamo riusciti a far crescere il prezzo medio del tessile di 7 euro al chilogrammo.

Si deve tenere conto che la contestazione del valore in dogana è estremamente complessa, perché bisogna partire dalla funzione di produzione di quello specifico prodotto, cioè della *t-shirt* di cotone con bottoncino, tessuta in un certo modo, con una grammatura di un certo tipo, per scorporare poi i valori del *dumping* sociale (qualora la produzione sia delocalizzata), isolando il vero valore sottofatturato. Quindi, nel sistema base, bisogna capire quanto vale il cotone grezzo non filato sul mercato internazionale, cosa significa tradurlo in fiocchi, tesserlo, tagliarlo dopo averlo filato, fare le rifiniture, stirarlo e impacchettarlo.

Quattro *t-shirt* fanno un chilo, per cui, se ci viene dichiarato un valore corrispondente a 2 euro al chilo, contestiamo tale cifra e rispondiamo che ne vale almeno 5, presentando però tutto questo lavoro che, per ogni prodotto, negli ultimi 5-6 anni viene svolto assieme alle associazioni.

Un tavolo di imprese, dogane e consumatori, si riunisce una volta ogni mese e mezzo, per chiedere alle associazioni di fornire le funzioni di produzione di ogni singolo prodotto. Nessuno sa, oggi, quanto costa produrre un *jeans* a cinque tasche. Noi dobbiamo saperlo, per poter eseguire un blocco ben fatto.

Ci siamo anche chiesti se l'azione che stiamo svolgendo in Italia venga portata avanti dalle altre dogane comunitarie, o se invece stiamo danneggiando un pezzo di competitività del porto italiano, creando più attrito sul commercio. La contraffazione, negli altri Paesi comunitari, viene considerata come un fenomeno tutto legato ai produttori, ai Paesi che hanno marchi da tutelare e che quindi la subiscono. La sottofatturazione, invece, come abbiamo spiegato, produce danni alle entrate della Comunità europea e pertanto l'OLAF non può esimersi dall'intervenire.

Contrastando la sottofatturazione riusciamo così a imporre un'armonizzazione dell'analisi dei rischi tale che il livello dei controlli sia omogeneo lungo tutta la frontiera comunitaria ed evitiamo di recare un danno più ampio ai nostri porti, impedendo che la dogana disattenta diventi un elemento di competitività aggiuntivo, seppure illecito, per i porti non italiani.

Riusciamo a ottenere questo risultato puntando l'attenzione più sulla sottofatturazione, che arreca danni in quanto vengono meno i dazi comunitari, che non sulla contraffazione, che riguarda di fatto solo pochi Paesi di fascia mediterranea (italiani, francesi e spagnoli). Gli altri sono meno sensibili: ai Paesi del nord non interessa il *made in*, bensì il *made by*: *made by* Siemens, *made by* Nokia. Siamo noi i più sensibili alla fallace indicazione del *made in* e alla copia. Si tratta di problemi grandi, tuttora aperti.

Quanto al pacco postale, ne circolano a milioni. Non li apriamo tutti, altrimenti il supermercato dell'esempio fatto in precedenza rimarrebbe vuoto. Tuttavia, nessun Paese, a livello comunitario, è in grado di aprirli tutti.

PRESIDENTE. Le osservazioni del direttore Peleggi sono interessantissime, ma incombono i lavori d'Aula. Le chiedo, quindi, di svilupparle per iscritto e farle pervenire alla Commissione.

Ringrazio il dottor Peleggi e gli altri dirigenti dell'Agenzia delle dogane, la dottoressa Alvaro, la dottoressa Bricca, il dottor De Santis e il dottor Bocchi, per la disponibilità manifestata.

Dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 9,50.

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

DOTT. GUGLIELMO ROMANO

Licenziato per la stampa
il 22 aprile 2009.

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

PAGINA BIANCA

€ 0,70



16STC0003420