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