

**COMMISSIONE VI
FINANZE**

RESOCONTO STENOGRAFICO

AUDIZIONE

16.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 20 LUGLIO 2016

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **MAURIZIO BERNARDO**
INDI
DEL VICEPRESIDENTE **PAOLO PETRINI**

INDICE

	PAG.		PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:			
Bernardo Maurizio, <i>Presidente</i>	3	Alvaro Teresa, <i>Direttore centrale Tecnologie per l'innovazione dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli</i>	3
Audizione del Direttore dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli, Giuseppe Peleggi, sulle tematiche relative all'operatività dell'Agenzia (ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del Regolamento):		Giorgetti Alberto (FI-PdL)	10
Bernardo Maurizio, <i>Presidente</i>	3, 8	Peleggi Giuseppe, <i>Direttore dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli</i>	3, 8, 11
Petrini Paolo, <i>Presidente</i>	11, 13	Pelillo Michele (PD)	8
		Ribaldo Francesco (PD)	11
		ALLEGATO: Documentazione depositata dal dottor Peleggi	14

N. B. Sigle dei gruppi parlamentari: Partito Democratico: PD; Movimento 5 Stelle: M5S; Forza Italia - Il Popolo della Libertà - Berlusconi Presidente: (FI-PdL); Area Popolare (NCD-UDC): (AP); Sinistra Italiana-Sinistra Ecologia Libertà: SI-SEL; Scelta Civica per l'Italia: (SCpI); Lega Nord e Autonomie - Lega dei Popoli - Noi con Salvini: (LNA); Democrazia Solidale-Centro Democratico: (DeS-CD); Fratelli d'Italia-Alleanza Nazionale: (FdI-AN); Misto: Misto; Misto-Alleanza Liberalpopolare Autonomie ALA-MAIE-Movimento Associativo italiani all'Estero: Misto-ALA-MAIE; Misto-Minoranze Linguistiche: Misto-Min.Ling.; Misto-Partito Socialista Italiano (PSI) - Liberali per l'Italia (PLI): Misto-PSI-PLI; Misto-Alternativa Libera-Possibile: Misto-AL-P; Misto-Conservatori e Riformisti: Misto-CR; Misto-USEI-IDEA (Unione Sudamericana Emigrati Italiani): Misto-USEI-IDEA; Misto-FARE! - Pri: Misto-FARE! - Pri; Misto-Movimento PPA-Moderati: Misto-M.PPA-Mod.

PAGINA BIANCA

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
MAURIZIO BERNARDO

La seduta comincia alle 13.55.

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso la trasmissione televisiva in differita sul canale satellitare della Camera dei deputati e la trasmissione diretta sulla *web-tv* della Camera dei deputati.

Audizione del Direttore dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli, Giuseppe Peleggi, sulle tematiche relative all'operatività dell'Agenzia.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del Regolamento, l'audizione del Direttore dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli, Giuseppe Peleggi, sulle tematiche relative all'operatività dell'Agenzia.

Il Direttore Peleggi è accompagnato dalla dottoressa Alvaro, dalla dottoressa Bricca e dal dottor Raimondi.

Lascio subito la parola al Direttore dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli.

GIUSEPPE PELEGGI, *Direttore dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli*. Grazie, presidente e grazie a voi tutti per l'opportunità che ci offrite con l'audizione odierna. Se non vi sono obiezioni, inizieremo l'audizione in modo particolare, proponendo un filmato illustrativo delle novità introdotte negli ultimi due anni e alcune *slide* di commento sul tema Dogane 4.0 e con riferimento a Otello, che riguarda il

nuovo sistema di *tax refund* che stiamo introducendo in alcuni aeroporti.

Svolgerò quindi la prima parte del mio intervento in Commissione attraverso la proiezione di un video.

(Segue la proiezione del video).

TERESA ALVARO, *Direttore centrale Tecnologie per l'innovazione dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli*. Aggiungo a quanto illustrato con il filmato una breve presentazione, che scorrerò molto rapidamente e che rappresenta gli ultimi risultati raggiunti a seguito dell'entrata in vigore del nuovo Codice doganale dell'Unione, entrato in vigore il 1° maggio di quest'anno.

Faccio innanzitutto un'annotazione rispetto alla qualità della regolazione del Codice: esso dovrebbe apportare un'intensa semplificazione, con un 48 per cento in più di pagine rispetto al precedente, e dovrebbe costituire la base giuridica per una Dogana elettronica transeuropea completamente digitalizzata, in modo da garantire in ogni punto dell'Unione adempimenti doganali e controlli uniformi, basati sulla gestione automatizzata del rischio.

Questi sono gli auspici, ma la realtà è ben diversa. Ci troviamo in una situazione di stallo, in quanto in molti Stati membri ritornano operazioni su carta e in quanto la Dogana elettronica transeuropea è ancora in gran parte da realizzare, non essendo pronti i sistemi informatici sia a livello dell'Unione, sia a livello nazionale a supporto (mi riferisco ai sistemi dei 27 Stati membri).

Il completamento dei sistemi informatici sarà raggiunto nel 2020, nella migliore delle ipotesi, se il *work programme* che costituisce oggetto di una decisione comunitaria sarà rispettato, essendo soggetto a

una revisione annuale. Fino ad allora l'attività doganale è disciplinata da norme e disposizioni transitorie (qualora ci fosse necessità di approfondimento, nella sezione indicata nel link <https://www.agenziadoganemonopoli.gov.it/portale/nuovo-codice-doganale-dell-unione-cdu> sono presenti tutta la normativa nazionale e la normativa comunitaria che illustrano il pacchetto Codice).

I sistemi attualmente operativi nell'Unione riguardano, sostanzialmente, la possibilità di adempimenti digitalizzati, cioè di dichiarazione elettronica, solo per le esportazioni (e non per tutto il complesso delle esportazioni), transito e informazioni di sicurezza; si tratta di dichiarazioni che, però, nell'ambito del panorama europeo, sono ancora trattate senza firma digitale.

Per questi sviluppi l'Italia ha sempre svolto la funzione di apripista, cioè di Paese pilota, anche per quanto riguarda la realizzazione del sistema corrispondente al sistema pubblico di identità digitale, lo SPID e, a livello europeo (progetto UUM&DS che sta per Uniform User Management & Digital Signature).

In Italia, invece, la Dogana elettronica è pienamente operativa: è una realtà non solo per le esportazioni, il transito e le informazioni di sicurezza, ma per tutti i regimi, anche quelli di importazione. L'annotazione più importante è che tutti questi regimi sono trattati, da un punto di vista del controllo, con una gestione del rischio completamente automatizzata, ancora da realizzare a livello unionale.

L'altra fondamentale differenza è che, in Italia, abbiamo già reso operativo il trattamento digitale delle informazioni dei *cargo manifest*, ossia le informazioni che precedono la dichiarazione doganale delle merci che arriveranno al confine via nave, via aereo o via strada, e abbiamo reso operativo lo Sportello unico, lo sdoganamento in mare nonché la verifica o automatizzata della *compliance*, cioè della correttezza e della regolarità della dichiarazione, attraverso il dialogo interattivo con gli utenti in tempo reale.

Queste ultime innovazioni sono ancora a livello di auspicio nel Codice doganale

dell'Unione, non essendo stata realizzata la pietra miliare su cui si fondano, ovvero la digitalizzazione dei *cargo manifest*, che attua il presidio telematico di tutte le merci che attraverseranno il confine, prima ancora che raggiungano i confini nazionali.

Sulla base di ciò è stato possibile realizzare lo Sportello unico doganale, lo sdoganamento in mare e in volo, e dare corso alla completa digitalizzazione della *supply chain*, di cui un esempio operativo sono proprio i *fast corridor*.

È da poco stato istituito presso la Commissione europea un gruppo di lavoro per la definizione dell'*eManifest* su cui poggiano queste innovazioni, e si sta per istituire un gruppo di lavoro per lo Sportello unico doganale, per il quale è stato chiesto all'Italia di assumere un ruolo proattivo, per rappresentare le pratiche già utilizzate nel nostro Paese.

Questo ci ha consentito un recupero della reputazione internazionale; trovate qui illustrato il *ranking* generale nell'ambito del rapporto *Doing Business* della Banca Mondiale che riguarda complessivamente l'Italia: dal 2014 al 2016 l'Italia è passata dal sessantacinquesimo al quarantacinquesimo posto. In quest'ambito, esaminiamo l'indicatore che riguarda il sistema doganale, il cosiddetto *Trading across border*. Tale indicatore ha avuto un'evoluzione dal 2014 al 2016, grazie alla nostra tenacia nel fare presente alla Banca mondiale l'inefficienza dell'indicatore stesso e, soprattutto, del metodo di rilevazione utilizzato; siamo quindi passati dal cinquantaseiesimo posto nel 2014 al primo posto del 2016, contribuendo al miglioramento della classifica generale del *Doing business*.

Questi (indicati nella slide) sono i più significativi KPI (*Key Performance Indicator*) delle innovazioni *made in Italy*. Lo sdoganamento in mare è una realtà attivata in diciassette porti, ma attuabile, a seconda delle necessità operative, in ogni porto del territorio nazionale. Ad oggi sono state autorizzate allo sdoganamento in mare più di 3.600 navi, con una progressione negli anni, ed è stata ampliata anche la portata operativa di tale sistema, superando un'altra inefficienza che derivava dalla norma-

tiva comunitaria e dai criteri di sicurezza collegati, per cui non si poteva concedere lo sdoganamento in mare se la nave aveva precedentemente toccato un altro porto. Tale criticità è stata superata con una serie di integrazioni al monitoraggio fisico delle navi.

Vi illustro ora i KPI (*Key Performance Indicator*) dei *fast corridor* stradali, ferroviari e intermodali, che coprono una rete di oltre 2.000 chilometri: 727 *container* sono stati inoltrati nel 2015 e 900 nel primo trimestre del 2016. Gli altri corridoi da implementare sono coperti da una serie di progetti di ricerca e sviluppo europei e dal Piano operativo nazionale infrastrutture e reti, in quanto queste innovazioni sono state realizzate utilizzando principalmente fondi comunitari.

Nel 2015 abbiamo utilizzato circa 7 milioni di euro di fondi comunitari per ricerca e sviluppo. Si tratta di progetti innovativi che attuano procedure e processi che non hanno ancora una copertura regolamentare. Lo sviluppo di questi nuovi modelli sotto l'egida di un progetto unionale di ricerca e sviluppo ci consente di realizzare procedure innovative utilizzabili su tutto il territorio nazionale.

La logica di intervento nei progetti di ricerca e sviluppo è di sviluppare in ogni progetto un modello di visione strategica che poi, sinergicamente, nel momento in cui viene integrato con gli altri, interviene su tutti i segmenti dell'intera catena logistica.

I progetti candidati nel PON infrastrutture e reti 2014-2020, i cui fondi devono essere assegnati nel prossimo semestre (la scadenza per la presentazione delle candidature è fissata al 22 luglio prossimo e noi abbiamo presentato la nostra candidatura oggi) vengono sviluppati e integrati a partire dalle regioni obiettivo, ma i risultati, disponendo di un sistema centralizzato, sono estendibili su tutto il territorio nazionale.

La logica è sempre la stessa: uno sviluppo modulare, che riduce i rischi di progetto e rende immediatamente fruibili i benefici in ogni realtà locale, quale che sia

la situazione di partenza della realtà locale stessa.

Tra le *slide* che vi consegnerò troverete illustrata la strategia che abbiamo adottato per il Piano operativo nazionale infrastrutture e reti e le correlazioni con il Piano strategico nazionale della portualità e della logistica, cioè con il nuovo disegno della riforma portuale (trovate gli assi strategici e, a sinistra, i nostri progetti, le nostre linee di sviluppo).

Riassumo quello che faremo nei prossimi mesi a valere su questi fondi, se ci verranno assegnati: intendiamo puntare soprattutto su quei segmenti non ancora digitalizzati, che costituiscono uno *stop and go* nella catena logistica, riutilizzando – vorrei sottolinearlo – i sistemi di sicurezza già realizzati dai vari nodi logistici presenti sul territorio nazionale. Si tratterà quindi di un esercizio per mettere a sistema, integrare e realizzare una regia di convergenza di tutti gli sviluppi resi operativi finora sia nel settore delle amministrazioni pubbliche sia in quello delle aziende.

Questi sono i dati dell'implementazione nazionale del nuovo Codice doganale, parliamo quindi di quanto abbiamo fatto per affrontare la sfida del 1° maggio di quest'anno. La strategia che abbiamo perseguito era quella di riuscire a contenere l'impatto sugli utenti, ma soprattutto di utilizzare questa occasione per recuperare ulteriormente competitività.

I risultati sono stati i seguenti: abbiamo adeguato in modo molto *soft* l'operatività dei nostri utenti al nuovo Codice, abbinando sostanziali facilitazioni e semplificazioni, e siamo riusciti con questa strategia a dare la possibilità di sdoganare 24 ore su 24, anche se gli uffici doganali non possono assicurare, per carenza di personale, un'apertura di 24 ore al giorno, attraverso il dialogo digitale con gli utenti e il relativo monitoraggio.

L'altro importante risultato è aver esteso lo sdoganamento *on line* anche alle cosiddette « procedure ordinarie ». Ne consegue che tutte le operazioni doganali possono essere svolte *on line* e sussiste l'obbligo di recarsi e fisicamente alla dogana solo in caso di controllo fisico delle merci.

Le aziende possono quindi effettuare lo sdoganamento delle merci direttamente dalle loro sedi operative.

A seguito della digitalizzazione del fascicolo dei documenti che accompagnano la dichiarazione che abbiamo implementato con l'avvento del il nuovo Codice (sul nostro sito internet, è disponibile un *tutorial* che illustra il funzionamento del fascicolo elettronico) abbiamo realizzato il colloquio, via portale, tra dogana e dichiarante, per seguire il ciclo di vita della dichiarazione. Il dichiarante ha la possibilità di conoscere, in ogni momento, lo stato della sua dichiarazione doganale e dei controlli collegati, anche se essi sono in carico ad altre amministrazioni.

Si tratta, in termini di trasparenza, di un risultato di grande importanza. Esso servirà per avere una maggiore tracciabilità, in base a dati oggettivi, dei colli di bottiglia del ciclo di sdoganamento - un ciclo molto complesso che il sistema doganale condivide con numerosi altri attori - per intervenire e ridurre ulteriormente i tempi di sdoganamento.

Questi sono i risultati e i numeri dell'implementazione nazionale del Codice doganale comunitario. Come indicato nelle *slide*, la fascia ottimale di tempo di sdoganamento è pari a un tempo che varia tra 12 secondi e un massimo di 5 minuti. Nel 2014 rientravano in questa fascia l'82 per cento delle dichiarazioni (su 17 milioni di dichiarazioni), nel 2015 e nel primo quadrimestre di quest'anno l'84 per cento. Con l'avvento del fascicolo elettronico parallelamente all'adozione del nuovo Codice, si apprezza un significativo salto di qualità: rientra in questa fascia ottimale il 90,18 per cento delle operazioni.

Per quanto riguarda le cifre che caratterizzano l'efficienza e l'efficacia dei controlli basati sull'analisi del rischio automatizzata, i dati testimoniano una bassissima invasività dei controlli, (la sigla «CA» sta per controllo automatizzato, significa che la merce viene resa automaticamente disponibile dopo il controllo eseguito dal sistema). L'incidenza dei controlli documentali è dell'1,53 per cento, mentre quella dei controlli fisici è pari all'1,07 per cento,

valori molto bassi rispetto ai risultati ottenuti.

È interessante analizzare i KPI dell'implementazione nazionale del nuovo Codice doganale dell'Unione nelle regioni del sud, dove si registrava una minore competitività del sistema portuale rispetto alle regioni del centro/nord del Paese. Nel porto di Napoli il tempo di svincolo tra 12 secondi e 5 minuti, che nel primo quadrimestre del 2016 riguardava il 2,31 per cento delle dichiarazioni presentate, con l'avvento del Codice è passato al 37,50.

Per quanto riguarda il porto di Salerno, siamo passati dal 6,3 al 15,3 per cento. Si tratta di cifre soggette a un progressivo miglioramento, dovuto alla progressiva adesione al fascicolo elettronico. Se ne deduce che, man mano che la percentuale di adesione crescerà, un maggior numero di dichiarazioni entrerà nella fascia ottimale del tempo di sdoganamento. Il porto di Bari è passato da una percentuale del 26,84 al 70,89 per cento, con un utilizzo del fascicolo elettronico pari al 50 per cento.

Il porto di Taranto è passato dal 9,59 al 31,34, per poi arrivare ai porti della Calabria in cui avevamo nella fascia ottimale una percentuale risibile, lo 0,01 per cento. Con l'avvento del nuovo Codice e con l'utilizzo al 50 per cento per cento del fascicolo elettronico nella fascia ottimale si colloca il 44,67 per cento delle dichiarazioni. Lo stesso discorso vale per la Sicilia, dove da percentuali molto basse si passa al 64,51 per cento.

Per concludere vorrei dare conto della nostra strategia di apripista per quanto riguarda l'innovazione. Consapevoli dei cambiamenti imposti dalla rivoluzione digitale, i nostri sviluppi per l'utilizzo del monitoraggio fisico delle merci sono stati avviati nel 2008.

Siamo altresì consapevoli del fatto della velocità con cui la rivoluzione digitale distrugge i vecchi modelli di *business* e premia esclusivamente il rinnovamento digitale, quindi puntiamo sul controllo a valore aggiunto della *supply chain*; anzi, i nostri controlli fanno sì che ci si sincronizzi con i ritmi imposti dal mercato globale, offrendo servizi in tempo reale e anticipando

le informazioni che accompagneranno le merci.

Ciò perché, qualora la Dogana elettronica trovasse compimento nel 2020, nel rispetto dei piani unionali, sarebbe già una dogana molto vecchia, in quanto raggiungerebbe l'obiettivo di trasformare gli adempimenti cartacei in adempimenti elettronici, ma la rivoluzione digitale fa ben altro.

Stiamo quindi lavorando da diversi anni per la Dogana 4.0, declinando il « paradigma ONCE » (unico invio - unico controllo), sfruttando il *Physical Internet* e utilizzando le informazioni sulle merci che le tecnologie a radiofrequenza o *la near field communication*, ci possono offrire.

Con riferimento al nostro metodo operativo, offriamo ai nostri utenti solo servizi *full digital* a valore aggiunto. Non abbiamo mai imposto obblighi di digitalizzazione, bensì abbiamo sempre fornito servizi facoltativi che venivano utilizzati dall'utenza in quanto costituivano un valore, ovviamente integrabili con i sistemi aziendali: non imponiamo nuovi obblighi, ma facciamo sì che il dialogo con le dogane sia un sottoprodotto del loro sistema gestionale.

I controlli che eseguiamo sono basati sull'analisi del rischio e vorremmo che fossero condivisi con tutti gli altri enti regolatori che partecipano al processo di sdoganamento, e non solo. Utilizziamo il paradigma Internet delle cose, ma un altro aspetto estremamente qualificante è che lo sviluppo dei nuovi processi, delle innovazioni, è parallelo alla predisposizione delle disposizioni applicative, quindi non corriamo mai il rischio di emanare una circolare o un decreto che non trovi una praticabilità operativa.

Tali nuovi processi sono condivisi in modo molto intenso e dettagliato con la platea degli utenti, utilizzando un sistema dedicato alla condivisione dell'innovazione con l'utente finale.

Per quanto riguarda o Sportello unico doganale, esso, secondo quanto previsto dalla riforma portuale, evolverà verso lo Sportello unico doganale dei controlli. Si basa sul principio secondo cui l'informazione deve essere catturata alla fonte dal mondo *business*, che non deve più essere

costretto a inviare informazioni fondamentalmente uguali nella sostanza a molteplici enti regolatori (noi dialoghiamo normalmente con 23 altri enti regolatori e amministrazioni e lo Sportello unico attuale fa da regia di convergenza con 18 amministrazioni, mentre lo Sportello unico dei controlli dialogherà con 23 amministrazioni).

Il vantaggio di questo paradigma è di ridurre non solo gli oneri amministrativi ma anche l'invasività dei controlli in capo alle imprese, diminuendo nel contempo i costi di esecuzione dei controlli. Il controllo viene eseguito, infatti, sulla base di una logica di condivisione delle informazioni, impostando un'analisi dei rischi comune e facendo in modo che il controllo in azienda sia unico.

Le infrastrutture immateriali non sono da realizzare, quelle utilizzate per la digitalizzazione della *supply chain* sono già una realtà attraverso cui assicuriamo il dialogo elettronico con tutti gli attori del ciclo di *import-export*, i quali devono eseguire adempimenti doganali secondo il paradigma ONCE. Abbiamo già realizzato l'interoperabilità con gli enti e le amministrazioni di buona volontà (tra cui cito il Ministero della salute e Ministero degli affari esteri) e il dialogo elettronico è già attivo anche con i nodi logistici.

Parliamo di nodi logistici in senso ampio, senza identificare porti e interporti, in quanto va considerato come nodo logistico anche la sede di grandi aziende affinché possano interagire direttamente dai loro centri logistici o manifatturieri. Si tratta quindi di una logica i cui sviluppi sono applicabili quale che sia il nodo logistico distribuito sul territorio nazionale. La frontiera che stiamo, non solo esplorando, ma realizzando, è finalizzata a fare in modo che i dati per gli adempimenti doganali siano forniti direttamente, anche dalle merci e dagli altri attori della catena logistica, utilizzando tutte le nuove tecnologie di cui le e aziende già dispongono nell'ambito del loro ciclo produttivo/distributivo.

Possiamo parlare quindi di tracciabilità a valore aggiunto in quanto, eseguendo i

nostri controlli, gli attori della catena logistica ottengono, di ritorno, le informazioni di competenza sulla completa tracciabilità e sullo stato della spedizione, facendo quindi sì che il *tracking* e il *tracing* della merce o lo sdoganamento in mare e in volo sia per loro un monitoraggio della loro attività di commercio internazionale.

PRESIDENTE. Grazie, dottoressa. Do ora la parola al dottor Peleggi.

GIUSEPPE PELEGGI, *Direttore dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli*. Se vi sono domande sulla tema dell'innovazione, siamo disponibili a rispondere.

PRESIDENTE. Ricordo ai colleghi, una parte dei quali erano presenti in occasione della visita della Commissione presso la sede dell'Agenzia delle dogane, come allora abbiamo avuto modo di approfondire le nostre conoscenze sul sistema e sulla tecnologia di cui sono dotate le dogane italiane e approfitto per farvi i complimenti, a nome della Commissione, per i risultati raggiunti nella valutazione data al sistema stesso. I vostri risultati, infatti, sono anche nostri, come sistema Paese.

Lascio quindi la parola ai colleghi che intendano intervenire per porre quesiti o formulare osservazioni.

MICHELE PELILLO. Volevo anch'io formulare i miei complimenti per i risultati raggiunti. I nostri incontri sono sempre densi di tante informazioni, novità e belle notizie, per cui vi ringrazio per questa ulteriore occasione di incontro e vi faccio i miei complimenti per la passione che mettete nel vostro lavoro e per i risultati che riuscite a ottenere.

È evidente che il risultato prestigioso relativo all'indicatore del *trading across borders*, in base al quale siete arrivati, in poco tempo, a conseguire addirittura il primato mondiale, si commenta da solo. Comprendo quali possano essere i vantaggi di questo primato, dal punto di vista dei controlli e della gestione di tutti i traffici doganali.

Al riguardo vorrei chiedervi: da questo primato, ottenuto in un arco di tempo molto breve, posto che, dal 2014 al 2016, avete risalito addirittura 56 posizioni, è conseguito un vantaggio competitivo immediato per i porti italiani? Questo primato comporta che un vettore scelga un porto italiano, invece di un altro porto europeo? C'è stato già un impatto, o l'impatto concreto di questo risultato segue una tempistica diversa e meno veloce rispetto a quella del conseguimento del risultato stesso?

GIUSEPPE PELEGGI, *Direttore dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli*. Inizio con il dire che, nel 2014, occupavamo il cinquantaseiesimo posto nel *report Doing Business* della Banca Mondiale: in base a quella classifica si affermava che servivano 18-19 giorni per un'operazione di importazione, o di esportazione, dall'Italia. Non si trattava di un dato realistico, quindi abbiamo cominciato ad analizzare come veniva calcolato l'indicatore e a discuterne con la Banca Mondiale e la Banca d'Italia.

Era ottenuto facendo interviste a 7 operatori, di cui non conosciamo i nomi perché i riferimenti erano mantenuti segreti; si trattava quindi di un campione statisticamente non rappresentativo del commercio estero italiano. Siamo riusciti a sapere soltanto che erano 7 operatori con sede a Roma.

Di questi 18 giorni, 8 erano dovuti al tempo necessario per ottenere la lettera di credito bancaria. La nostra prima contestazione, quindi, è stata che si trattava piuttosto di una disfunzione del sistema bancario italiano. Se per una lettera di credito in Germania occorrevano 5 ore di lavorazione e qui 8 giorni, abbiamo detto alla Banca d'Italia che questo dato doveva essere inserito nell'indicatore relativo alle banche, perché non c'entrava nulla con le capacità doganali di sdoganamento.

Abbiamo cominciato a contestare l'indicatore fino al punto in cui esso non era più sostenibile. Nell'ambito di questo indicatore, ad esempio, si affermava che i certificati necessari per lo sdoganamento in Germania erano 2 ma, a livello comunitario, c'è un elenco di certificati regolamen-

tati in numero ben diverso da 2. Dare peso alla risposta tedesca era quindi sbagliato. C'era una serie di errori, che noi abbiamo messo in evidenza uno dopo l'altro. Ne è nato un dibattito che è durato due anni: il primo anno siamo riusciti a passare dal cinquantaseiesimo al trentasettesimo posto. Abbiamo inoltre fatto osservare che l'unità di misura utilizzata per calcolare il tempo di sdoganamento era il giorno, mentre nel 94 per cento dei casi le dogane italiane svincolano la merce in un intervallo di tempo compreso tra 12 secondi e 5 minuti. Nell'ultima edizione del *report* abbiamo ottenuto la prima posizione. Non conosciamo i dettagli dell'indicatore utilizzato e stiamo chiedendo di avere tutti i dati relativi alla sua costituzione statistica.

Peraltro, in base a un altro indicatore della Banca Mondiale, i cui risultati sono stati resi noti qualche giorno fa, siamo al ventesimo posto; motivo per cui abbiamo chiesto: come è possibile che occupiamo la prima posizione da una parte e la ventesima dall'altra? Abbiamo quindi chiesto che ci forniscano le specifiche sul modo in cui è costruito l'altro indicatore. Non si tratta di un problema circa l'essere più o meno bravi nella definizione di un indicatore statistico: il problema è di pubblicità, nel senso che per un commerciante che fa commercio estero in Giappone e legge i dati della Banca mondiale è evidente che leggere che, per quanto riguarda i tempi di sdoganamento, l'Italia è al primo posto è altra cosa dal leggere che siamo al cinquantaseiesimo. A quel punto infatti, dal Giappone, potrebbe ritenere più conveniente mandare la merce ad Amburgo.

Abbiamo chiesto alla Banca Mondiale di cercare di costruire gli indicatori in un modo corretto, e, se la Commissione europea stabilisce che i documenti obbligatori sono un certo numero, non è possibile trovare scritto nella colonna relativa alla Germania che i documenti obbligatori sono in numero minore. Quantomeno sui 27 Paesi della UE (prima 28) tali documenti infatti sono esattamente gli stessi.

Ho appreso che adesso misurano il tempo di sdoganamento tra la Germania e l'Italia, ma essendo entrambi i Paesi Stati

membri dell'UE le merci vengono scambiate senza alcun controllo doganale. Se è così, contesteremo anche questo, però la contestazione base è che utilizzano e rendono pubblici indicatori, i quali fanno informazione a livello mondiale, non sempre oggettivi e che si prestano ad errate interpretazioni. Noi lo facciamo per il piccolo settore delle dogane, non so che succede negli altri settori, perché vi sono indicatori riferiti ai tempi della giustizia, alle banche, al tempo necessario per avviare un'azienda, e così via. In alcuni casi siamo consapevoli che esistono sacche di inefficienza, però bisogna valutare anche la misurazione rispetto agli altri Paesi e l'impatto della pubblicità negativa sul Paese.

Non credo che sulla base dell'ultimo indicatore abbiamo attirato traffico commerciale, ma dai dati degli ultimi 2-3 anni emerge che il settore portuale è uno dei pochi che non è arretrato, e non perché abbiamo visto crescere la potenza delle infrastrutture. Non abbiamo cioè aggiunto moli e ricettività: quello che abbiamo costruito è la banchina virtuale, cioè l'accelerazione nelle operazioni, in modo tale che i piccoli porti storici favorissero il flusso di traffico nel modo migliore.

Funzionano a pieno regime i retroporti, Genova Rivalta Scrivia, che è come se fosse il porto, ne costituisce infatti un allungamento; funziona inoltre benissimo l'area retroportuale di Santo Stefano di Magra sopra La Spezia, dove canalizziamo il controllo fisico dei container in modo che la banchina e il porto siano sempre liberi per ricevere/spedire nuove merci. Cominciano a funzionare bene i corridoi doganali; la logistica di Ikea è rimasta in Italia, anziché trasferirsi, anche perché è stato realizzato un corridoio doganale diretto che collega i porti liguri al centro logistico Ikea di Piacenza. Le merci containerizzate, e, possono essere immediatamente trasferite dal porto al magazzino della multinazionale. Il trasferimento dei *container* sigillati viene monitorato con dispositivi satellitari che tracciano il percorso della merce. Questo è la declinazione dell'Internet delle cose: seguire il vettore e la merce nello stesso tempo. Abbiamo ricevuto inoltre richieste

di grandi aziende che vorrebbero spostare la loro logistica in Italia.

Lo sdoganamento in mare ha fatto crescere i porti del 4-5 per cento: Genova ogni mese pubblica il bollettino e dice « superato il record storico di Genova », sia mese su un mese, sia per mese sugli anni precedenti. Lo sdoganamento in mare dà infatti un vantaggio enorme: poter programmare anche le uscite dal porto, poter dare appuntamento al camionista che carica quel *container*, perché si sa che è sdoganato prima che arrivi in porto. Questo significa fluidificare tutta la catena logistica.

Ci sono voluti anni, per lo Sportello unico doganale siamo partiti con la finanziaria del 2003, perché ci troviamo di fronte a una situazione in cui stiamo rompendo anche alcune rendite di posizione, e la caccia alla posizione di rendita è un difetto che fa parte sia dello Stato — laddove si richiedono sempre interventi di potenziamento delle competenze delle amministrazioni pubbliche, cioè nei casi in cui le amministrazioni, per continuare a esistere, vi chiedono norme — così come esistono le posizioni di rendita dei privati.

L'idea di muovere più velocemente la merce in porto non è un'idea semplice da far accettare, perché il dazio si pagava anche sotto altre forme con lo stazionamento in porto. Si propone, per il sistema Paese, di collocare qui la logistica delle grosse imprese, alle quali garantiamo un flusso rapido dei magazzini, perché essi, ad oggi, non esistono più. L'altra parte della rivoluzione digitale è data dal fatto che più nessuno fa magazzino: la merce arriva e viene subito distribuita, perché il magazzino è un costo. Collocare di nuovo qui la logistica significa quindi anche intaccare l'idea di una rendita di posizione, che vedeva la merce stazionare al porto per giorni.

Si tratta di una battaglia dura, di una battaglia di sopravvivenza, perché quello che non resta al porto si sposta altrove, e perché un'impresa estera per localizzarsi all'interno della Pianura padana deve essere garantita anche circa la competitività della propria gestione di magazzino già a partire dal momento della dogana, anzi

adesso a partire dallo sdoganamento in mare.

Se il mercato coglie le buone idee non servono norme. Lo sdoganamento in volo, che è partito alla fine del 2008, ha garantito lo sviluppo per esempio di Bergamo Orio al Serio, dove i corrieri espressi hanno collocato la loro logistica. Altro esempio è lo sviluppo di FedEx, che sta riaprendo la nuova logistica a Malpensa: ciò perché garantire la possibilità di sdoganare prima che l'aereo arrivi significa che essi possono già organizzare i viaggi di ripartenza dei furgoni, dei camion; la velocità di distribuzione della merce del corriere espresso è legata anche a questo.

Non servivano norme, non servivano nuove infrastrutture: serviva soltanto velocizzare l'operazione di analisi dei rischi e sdoganamento.

ALBERTO GIORGETTI. Anch'io mi associo ai complimenti al Direttore Peleggi e ai suoi collaboratori per l'evoluzione che ha avuto l'amministrazione dell'Agenzia delle dogane in questi anni, con i risultati prima ricordati.

Vorrei dare al dottor Peleggi l'occasione di proseguire questo discorso, riagganciandomi alle considerazioni del collega Pelillo, che condivido. L'Agenzia delle dogane interessa, con la propria operatività, i più importanti aspetti di vita delle aziende, per la competitività delle stesse e del sistema Paese; l'Agenzia delle Entrate agisce, infatti, a valle rispetto a un contesto di operatività. Il Demanio interessa altri aspetti rispetto all'Agenzia delle dogane.

Nel combinato delle tipologie di prelievo fiscale e dei controlli che effettua, unitamente alla regolarizzazione dei traffici internazionali delle merci, le incombenze operative che gravano sull'amministrazione doganale sono davvero importanti.

Oltre a farvi i miei complimenti, vorrei quindi far proseguire il dottor Peleggi su questa riflessione, con una prima considerazione sul rapporto con gli altri « portieri » europei. Come diceva giustamente il deputato Pelillo, per decidere di andare a Trieste, a Livorno, a Gioia Tauro o ad Amsterdam, conta soltanto il livello di efficienza (complimenti per la velocità)?

Conta solo quello? Ho paura di no, anche per la breve esperienza vissuta al vostro fianco penso che non contino solo questi aspetti; il tema della qualità del controllo, in particolare, è un aspetto che incide anche su un mondo che vive al di fuori dalle regole. Voi avete, infatti, a che fare con un universo legale, ma c'è anche un universo che è l'altra faccia della luna, che sappiamo essere in cerca di soggetti, per così dire, meno attenti.

Il secondo aspetto è legato ai rapporti interni. Il Direttore Peleggi ci ha raccontato l'epopea dello Sportello unico doganale, ma è evidente che le dogane dovrebbero avere – in una logica di qualità di competizione del sistema delle aziende, e quindi del sistema Italia – una qualità di dialogo con le altre amministrazioni pubbliche, e con le rappresentanze delle categorie private produttive, particolarmente efficiente.

Vorrei dire al collega Pelillo: i temi della competitività e degli aspetti connessi ai traffici di merci internazionali e alla regolamentazione del commercio sono temi che dovremmo trattare, se non a livello normativo, quantomeno con una maggiore vicinanza, perché l'impressione, talvolta, è che voi siate sul campo, a combattere su più fronti, e forse altre istituzioni siano meno attente a queste dinamiche.

Credo invece sia importante che vi sia una collaborazione straordinariamente efficiente, perché quello che ricordava il dottor Peleggi con riguardo alla logistica è diventato un elemento di competizione formidabile. Riuscire a sdoganare in tempi reali e avere la consegna a casa in 24 ore, se non meno, sembrava un miracolo anni fa e oggi si riesce a fare, in gran parte grazie a voi. Il punto di domanda riguarda però il rapporto con le altre amministrazioni.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
PAOLO PETRINI

FRANCESCO RIBAUDO. Mi associo ai complimenti dei colleghi. L'anno scorso ho visitato l'Agenzia e ho visto il lavoro davvero valido e innovativo che avete svolto.

Condivido, in particolare, la prospettiva che, fra poco tempo, saranno le merci a darci le informazioni: attingeremo quindi le informazioni direttamente dalle merci e non più dalla documentazione.

Questo significa che potremo vedere se arriva un grano OGM, per esempio, perché dovremmo avere meccanismi in grado di valutare la merce, e questo è molto importante. Questo significa anche che la nostra efficacia farà sì che chi vorrà delinquere si rivolgerà altrove, perché noi saremo più efficienti. L'economia è fatta per il mondo legale e non per l'illegale.

Vorrei ricollegarmi alle considerazioni del collega Giorgetti per quanto riguarda i rapporti con le altre amministrazioni: il futuro sarà il controllo delle merci ma, invece, per quanto riguarda i proprietari delle merci? L'anno scorso era emerso qualche problema con riferimento alla persecuzione dei reati imputabili ai titolari delle merci. Non so se sia stata appianata questa sorta di « *non compliance* » con la Guardia di Finanza e vorrei capire se, nell'ambito di queste relazioni, ci siano stati dei miglioramenti o se c'è ancora da fare.

PRESIDENTE. Lascio la parola al dottor Peleggi per la replica.

GIUSEPPE PELEGGI, *Direttore dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli*. Grazie, presidente. Per quanto riguarda i rapporti con le altre amministrazioni, e quindi, innanzitutto, con le altre dogane: è vero che ci sono 27 portieri e il portiere distratto può attrarre flussi non leciti. Una parte della nostra attività riguarda anche il monitoraggio dei flussi in relazione al prezzo di sdoganamento comunitario; c'è una grande attenzione nel segnalare all'OLAF (Ufficio europeo per la lotta antifrode) la sottofatturazione e lo spostamento di società che sottofatturano e che « saltellano » in alcuni Paesi.

Due anni fa abbiamo segnalato la Repubblica Ceca. Attualmente, fino alla cosiddetta « *Brexit* », la capitale dello sdoganamento a bassissimo prezzo, ad esempio, del tessile cinese, era Londra: Felixstowe

era diventato il porto della merce da controllare e quello che, nel 2002, si diceva del porto di Napoli potremmo dirlo del porto inglese, con tutto ciò che succedeva dopo, cioè con le società italiane le quali acquistavano direttamente dall'Inghilterra la merce che noi poi controllavamo in Italia.

Vi è quindi un'attività che richiede per forza la nostra attenzione sulle deviazioni di traffico indotte dalla facilità di entrata dei soggetti che frodano; esiste una forte mobilità nell'apertura delle società all'interno della Comunità europea e sappiamo di alcuni casi di concorrenza sleale di questo tipo. Vi faccio l'esempio del porto di Koper, in Slovenia, dove abbiamo rilevato deviazioni di traffico a rischio; traffico che sicuramente sarebbe stato bloccato qua da noi in entrata e in uscita, su porti come quello.

Questa è una guerra che portiamo avanti continuamente e, di certo, sotto tale aspetto le disposizioni del nuovo Codice non andavano nella linea giusta, perché, continuando a rinviare la digitalizzazione si rinvia anche l'armonizzazione e l'adozione di un unico sistema e metodo per l'attività di controllo, che è essenziale. Esiste quindi un fenomeno di concorrenza sleale che utilizza questa sorta di *dumping* doganale all'interno della comunità, come noi continuiamo a denunciare ed emerge anche dai risultati acquisiti dalle diverse dogane.

Abbiamo elaborato un'analisi dei rischi molto raffinata, per cui siamo riusciti a ridurre notevolmente il livello dei controlli fisici ma, nonostante ciò, conseguiamo risultati tra i migliori in Europa; non perché siamo porti dei pirati, ma perché siamo più bravi a costruire l'analisi dei rischi.

Il rapporto con le altre amministrazioni è legato a quanto dicevo prima: la gelosia rispetto alle proprie competenze e la paura di perdere potere, in molti casi, fa dimenticare a noi amministrazioni l'idea dell'essere servitori del sistema Paese. È vero che lo Stato ha il dovere e il compito di regolare i difetti del mercato, ma questo non significa che debba a sua volta diventare un difetto.

È evidente, come ripeto, che la caccia alla posizione di rendita è banalmente osservabile: conosco più lobbisti che ricercatori di scienza e, in una società in cui si sviluppano i lobbisti, l'attività è quella di cercare, attraverso norme e provvedimenti, una posizione di rendita a favore della società stessa, o di un determinato settore.

Nulla di male, è un difetto — la concorrenza perfetta non esiste — ed è una realtà economica presente in tutti i Paesi del mondo. Parallelamente, esiste anche un lobbismo della pubblica amministrazione.

Quello che tentiamo di fare da tempo è di fornire un servizio per l'economia del Paese cercando di utilizzare meno norme possibili. In questo senso, ci siamo anche autolimitati nell'attività di *lobbying* e cerchiamo di dare meno fastidio possibile, parlando molto con le imprese.

Una delle cose che emerge maggiormente, e che ci ispira, non è tanto la fiducia cieca nell'innovazione tecnologica; eravamo scettici sulla globalizzazione quando tutti ci dicevano di aspettare l'effetto di ritorno e, se riascoltate le nostre audizioni degli anni 2004-2005, raccomandavamo attenzione perché c'era un problema di sottofatturazione che stava distruggendo la nostra manifattura (la contraffazione attacca i grandi marchi e i grandi Paesi). Personalmente nutro la stessa diffidenza nei confronti dell'innovazione tecnologica e tale diffidenza nasce da varie cose.

Il settore nel quale è stata adottata maggiore innovazione è quello bancario e, apparentemente, esso è quello che ha più esuberi. Dobbiamo stare attenti, perché l'innovazione che sostituisce il lavoro umano va studiata attentamente: auspichiamo che Industria 4.0 guardi con attenzione all'innovazione che affianca il lavoro umano, agevolandolo e potenziandolo, ma non sostituendolo. Uno degli aspetti su cui stiamo lavorando è appunto l'utilizzo dell'innovazione che dà più garanzie al consumatore.

Dobbiamo cambiare ottica rispetto all'innovazione: non c'è innovazione soltanto dove c'è l'impresa che innova o inventa *app* e lo Stato regolatore e controllore. Abbiamo uno Stato che aiuta le imprese a

crescere, il quale deve favorire anche il ritorno dell'attività produttiva manifatturiera e della logistica in Italia ma, dall'altra parte, abbiamo il dovere di usare le tecniche innovative che tutelano meglio il consumatore.

Il consumatore ci sta chiedendo di conoscere la qualità del prodotto che consuma e, per farlo, sta chiedendo la tracciabilità del prodotto; è da questo punto di vista che serve introdurre l'Internet delle cose, nella misura in cui riusciamo a informare il consumatore. Noi vogliamo che il prodotto sia tracciabile e, da quella tracciabilità, vogliamo trarre le informazioni necessarie per introdurre o fare uscire il prodotto dal Paese, garantendone la qualità.

La nostra manifattura può tornare a crescere e può anche rientrare dalla delocalizzazione, a patto che torniamo a produrre prodotti di qualità. Stiamo lavorando in questo senso, ultimamente abbiamo fatto cose pregevoli, dichiarando il controllo della territorialità del prodotto. Lo abbiamo fatto con il Genepy piemontese, per il quale qualifichiamo la territorialità del prodotto, e lo stiamo facendo con le acquaviti della Val d'Aosta, laddove i nostri laboratori garantiranno la filiera di produzione.

Ciò si inserisce nel quadro delle tecniche di tracciabilità del prodotto che stiamo introducendo con il Glifitaly, un *QR code* che trovate sul nostro sito perché stiamo cominciando a diffonderlo tra le imprese.

Noi garantiremo l'accessibilità dall'estero per l'informazione sul prodotto italiano di qualità e tracciato, perché sarà il sistema doganale a fare da ponte per superare il rischio della frode dei cosiddetti « siti a specchio », che è molto diffusa. Coloro che cercano, dall'estero, informazioni con il Glifo — che può essere prodotto a costo zero e anche contraffatto — leggendolo da un prodotto, possono finire su un finto sito internet di chi vuole realizzare la frode. In questo caso, invece, faremo noi da filtro, indirizzando al sito originale dell'azienda.

Un altro discorso riguarda quanto abbiamo elaborato sul *tax refund*.

PRESIDENTE. Ringrazio il Direttore Peleggi e la dottoressa Alvaro, la dottoressa Bricca e il dottor Raimondi per la presenza.

Autorizzo la pubblicazione in allegato al resoconto stenografico della seduta odierna della documentazione consegnata dal dottor Peleggi (*vedi allegato*) e dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 15.05.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. RENZO DICKMANN

*Licenziato per la stampa
il 20 ottobre 2016*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

O.T.E.L.L.O.

Online Tax Refund at Exit: Light Lane
Optimization

Roma, 20 luglio 2016



Il progetto O.T.E.L.L.O.

O.T.E.L.L.O., acronimo di Online Tax Refund at Exit: Light Lane Optimization, è un progetto finalizzato alla **digitalizzazione del processo per ottenere il “visto doganale”** da apporre sulla fattura per avere diritto allo sgravio diretto o al rimborso successivo dell’IVA gravante sui beni acquistati sul territorio nazionale da soggetti domiciliati o residenti fuori dall’UE.

O.T.E.L.L.O. colloquiando attraverso messaggi XML scambiati via Web Service in tempo reale con gli attori del processo **favorisce, oltre alla riduzione delle code per ottenere il visto doganale, l’efficacia e l’efficienza dei controlli basandoli sull’analisi del rischio** che tiene conto delle caratteristiche oggettive e soggettive delle richieste di rimborso/sgravio..

Nota di riferimento: Nota n. 38626/RU del 27 marzo 2015.

Gli attori del processo

O.T.E.L.L.O. è interoperabile con tutti gli attori che possono intervenire nel processo.

Enti pubblici



Viaggiatore



Società di rimborso



Società di gestione aeroportuale



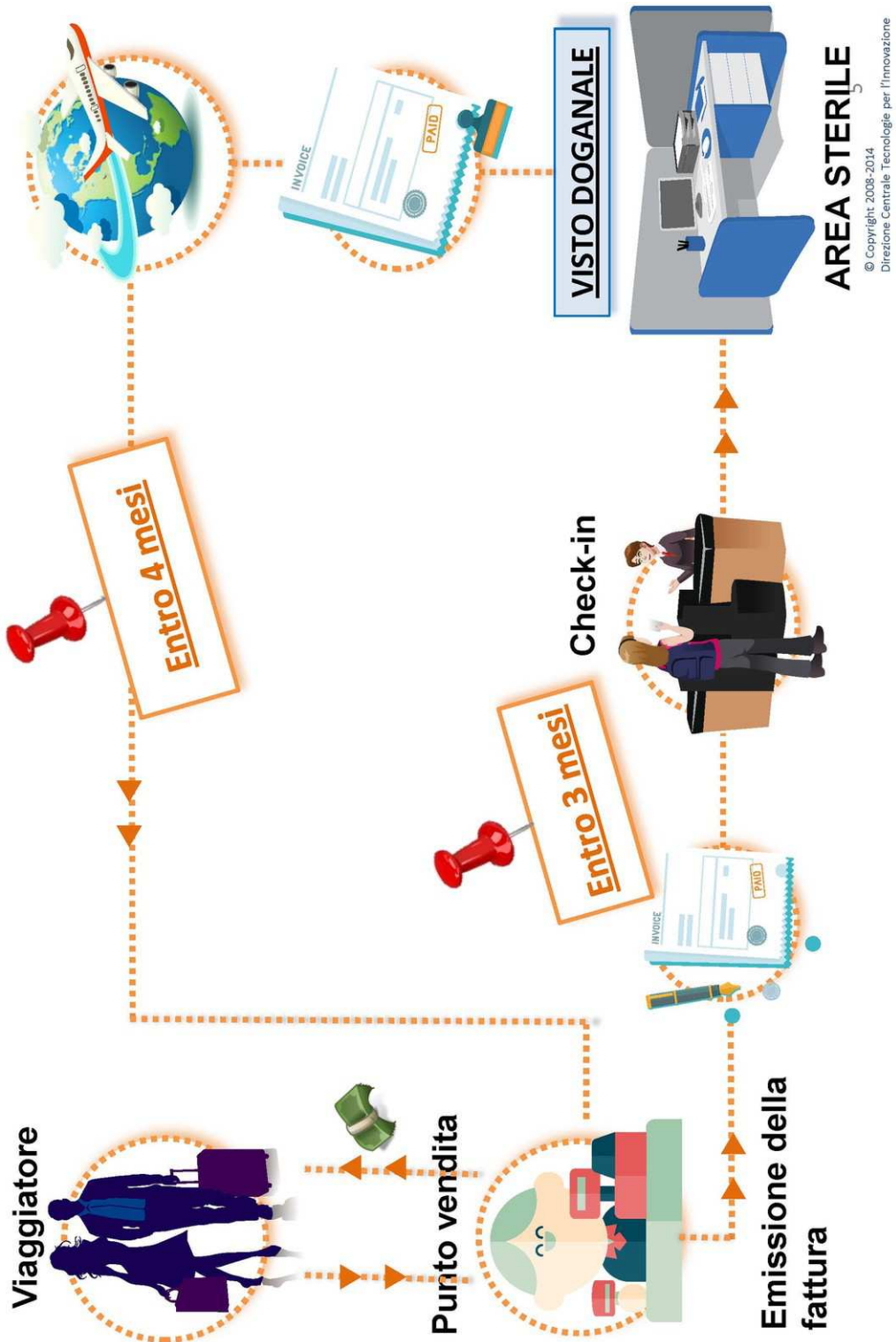
Punti vendita

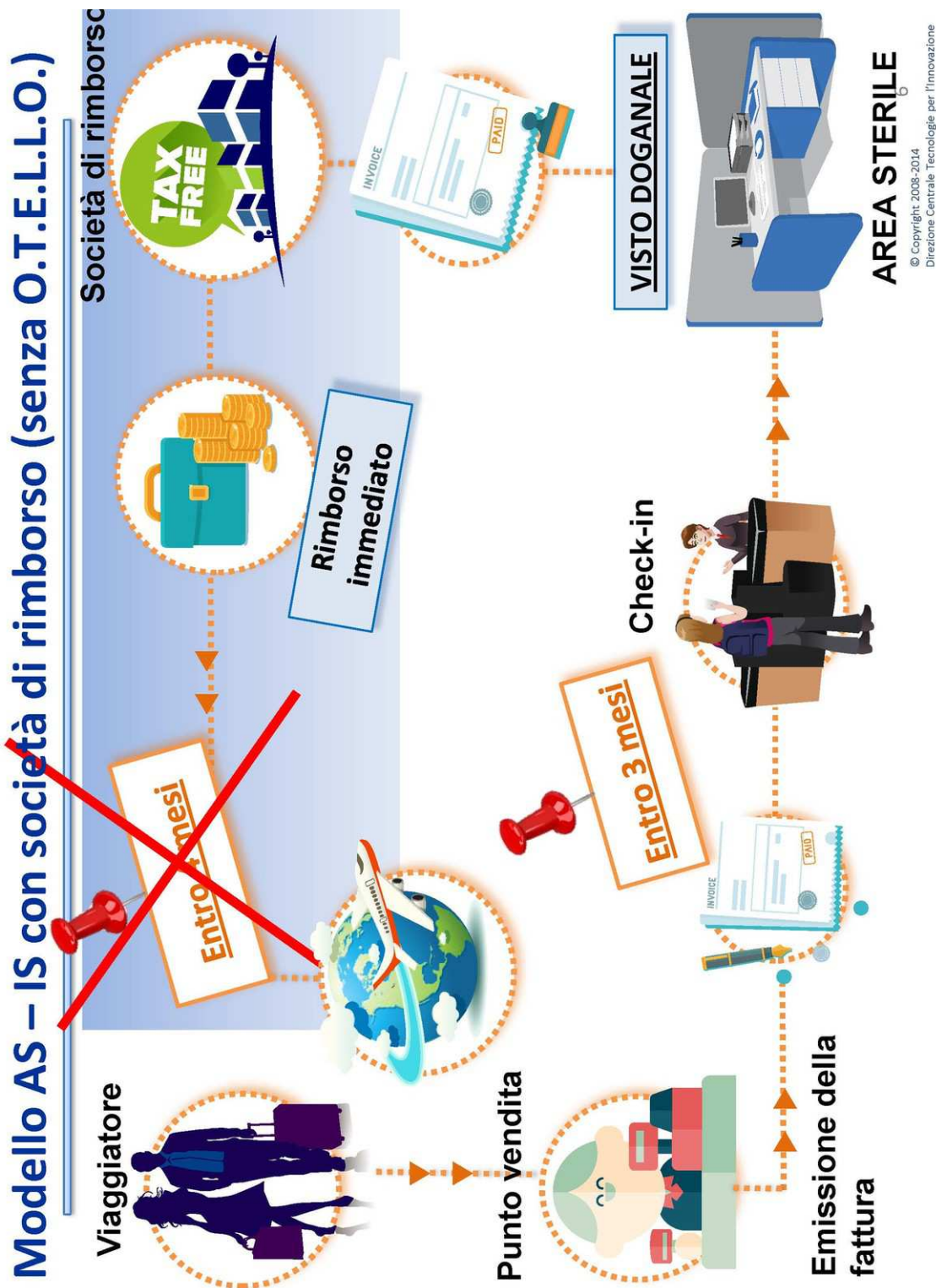
- Singoli
- Grande distribuzione
- ...

Requisiti per l'applicazione dell'articolo 38 quater

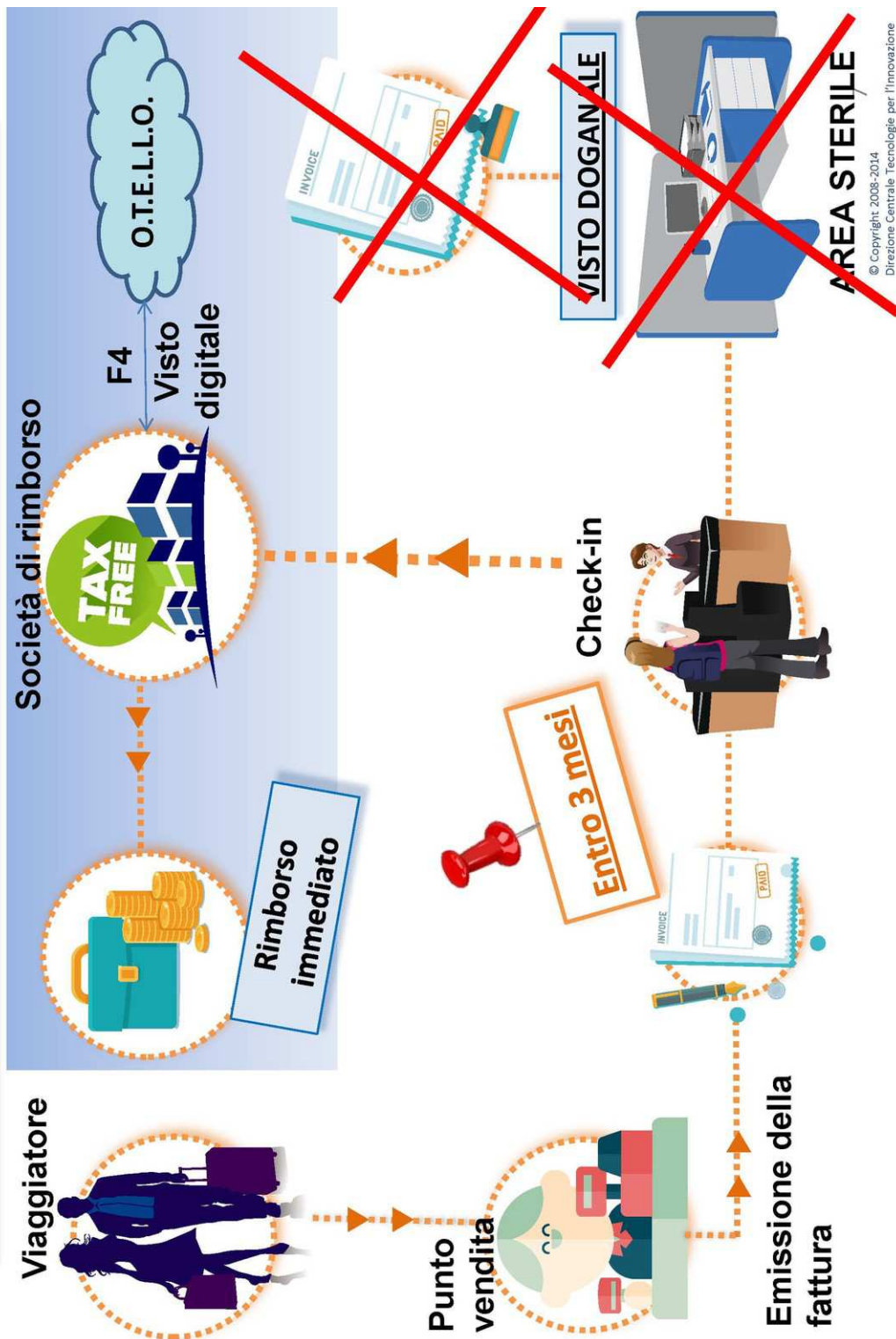


Modello AS – IS (senza O.T.E.L.L.O.)





O.T.E.L.L.O. 1.0 (modello operativo a MXP e FCO)



Set di dati gestiti in O.T.E.L.L.O.

- Punto vendita (partita iva, codice punto vendita)
- Fattura (importi e dettaglio beni)
- Viaggiatore (nome, cognome, passaporto)
- Titolo di viaggio (biglietto, dati volo)

Cosa cambia con O.T.E.L.L.O.

O.T.E.L.L.O. controlla la completezza e la correttezza dei dati trasmessi, effettua **l'analisi dei rischi automatizzata** e invia in risposta il canale di controllo selezionato:

- **verde** (controllo automatizzato);
- **rosso** (controllo fisico).

O.T.E.L.L.O., in caso di **canale verde**, **rilascia il visto doganale e la società di rimborso provvede alla restituzione dell'IVA al viaggiatore** e alla memorizzazione del visto doganale prodotto da O.T.E.L.L.O..

In caso di **canale rosso**, la società di rimborso riconsegna al viaggiatore le fatture e le copie dei codici richiesta di quelle da controllare . **Il viaggiatore si reca presso l'ufficio doganale per l'effettuazione del controllo fisico dei beni.**

Senza O.T.E.L.L.O.



Difficile tracciabilità e recupero delle informazioni

La procedura cartacea impedisce interoperabilità con gli attori coinvolti



Tempi di attesa lunghi in coincidenza con le partenze dei voli

Analisi dei rischi basata esclusivamente su informazioni locali



Possibile contraffazione del timbro doganale



Con O.T.E.L.L.O.



Tempi di attesa ridotti

Tracciabilità e rintracciabilità delle operazioni



Analisi dei rischi basata sul circuito di controllo nazionale e controlli mirati



Unicità delle informazioni ricevute direttamente dalla fonte



Semplificazione del processo attraverso l'interoperabilità con gli attori coinvolti attraverso l'uso dei web-services



Trasparenza e sicurezza del processo.

Tutti gli attori possono verificare online la regolarità delle operazioni



O.T.E.L.L.O. 2.0

Per poter attivare O.T.E.L.L.O. negli aeroporti in cui non sono presenti le società di rimborso è necessario:

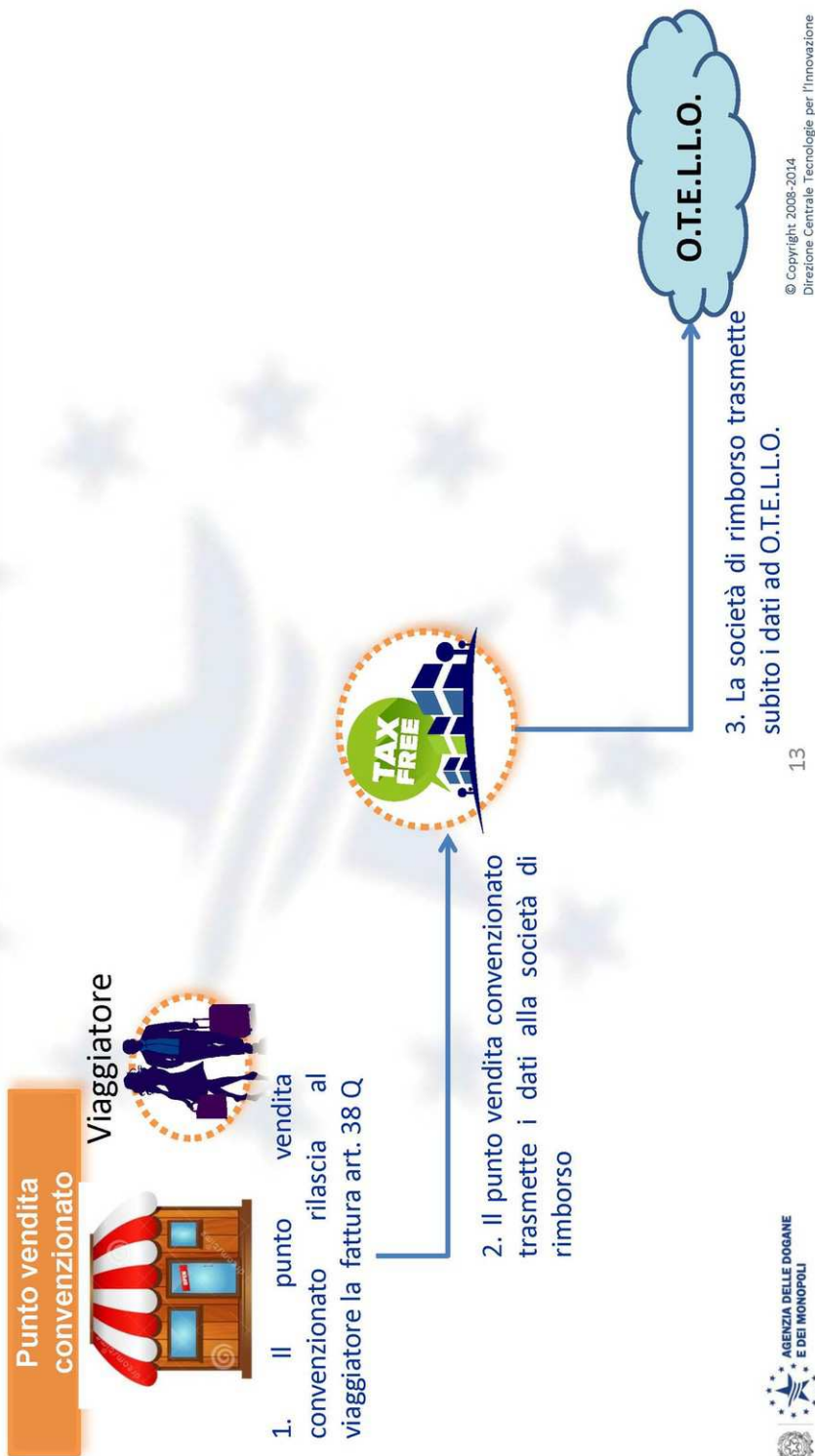
- **Rendere obbligatoria la fatturazione elettronica per tutti i punti vendita che rilasciano fatture 38Q;**
- **Rendere obbligatori l’inserimento sulla fattura 38Q del passaporto e della data di nascita del viaggiatore.**

Nelle more della definizione del quadro giuridico necessario per l’attivazione di O.T.E.L.L.O. 2.0, **l’Agenzia ha predisposto un’applicazione che consente di attivare il progetto anche in altri aeroporti (O.T.E.L.L.O. 1.5).**

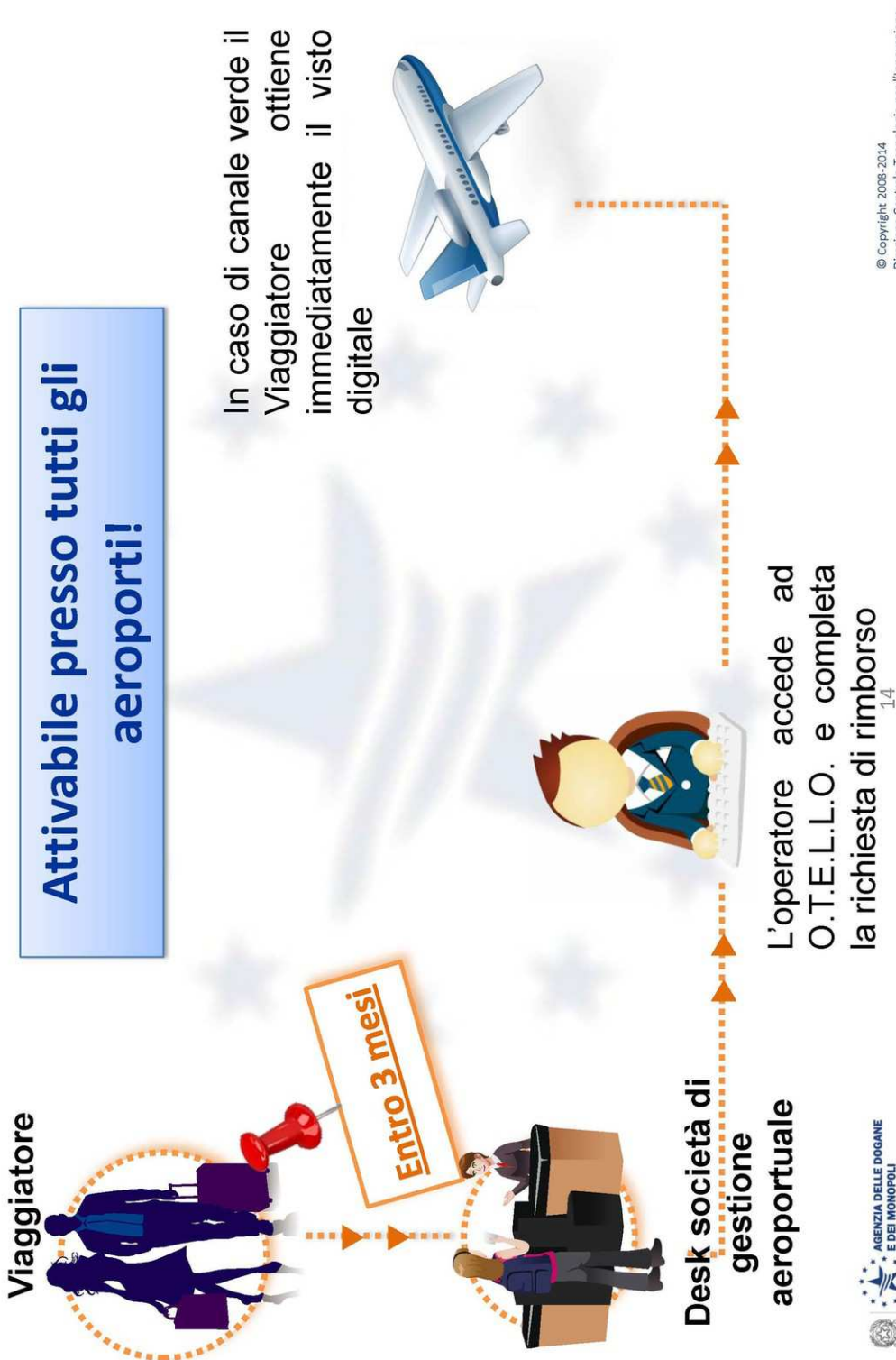
Per l’attivazione di O.T.E.L.L.O. 1.5 è richiesta la collaborazione delle società di gestione aeroportuale.

O.T.E.L.L.O. 1.5 – Step 1: pre-caricamento dei dati

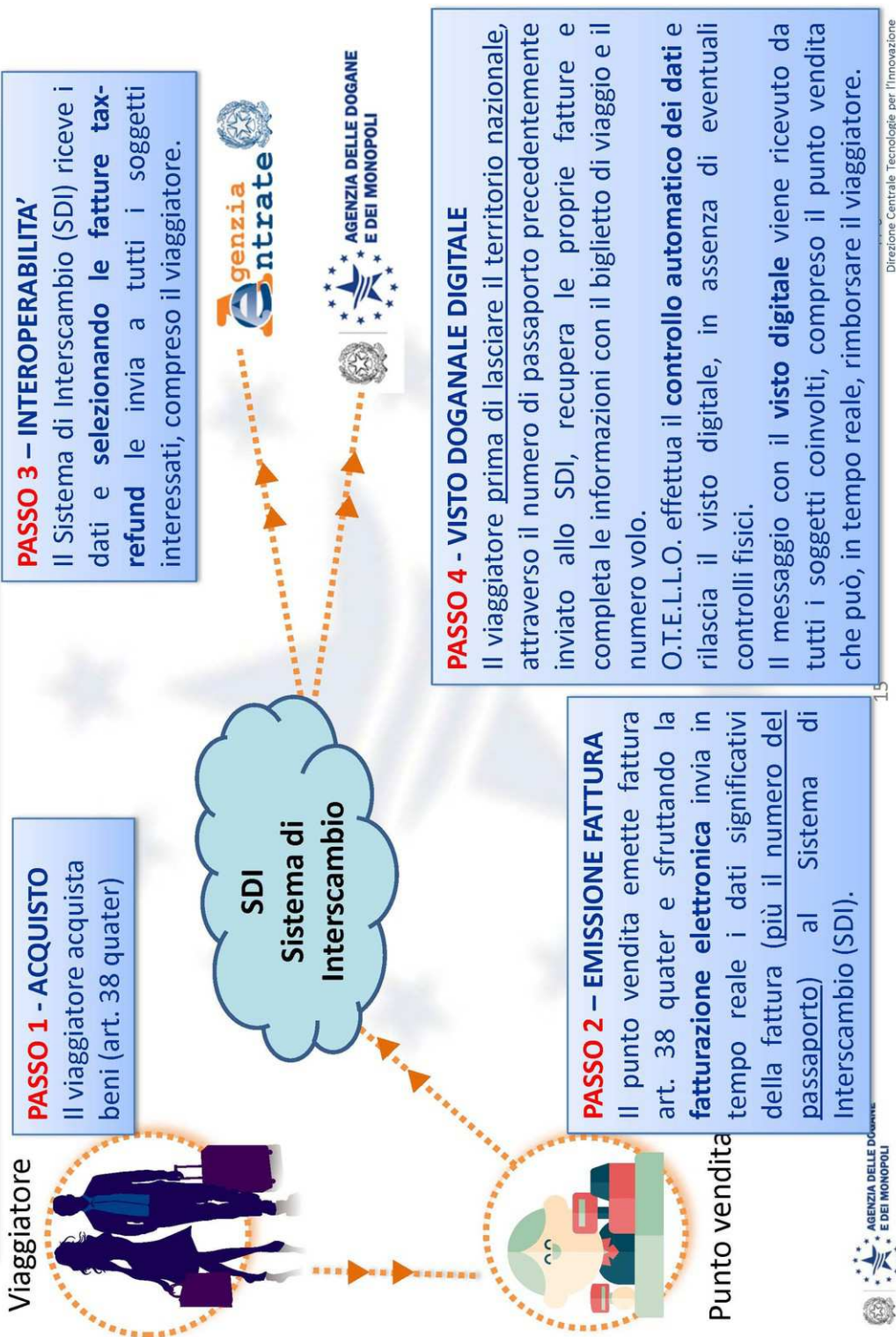
Le società di rimborso trasmettono i dati delle fatture ad O.T.E.L.L.O.



O.T.E.L.L.O. 1.5 – Step 2: completamento dei dati



O.T.E.L.L.O. 2.0 e la fatturazione elettronica





Grazie per l'attenzione !

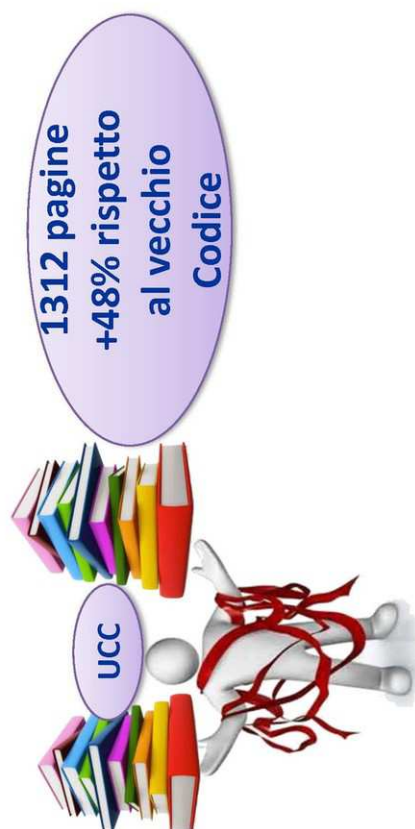
Dogana 4.0

Roma, 20 luglio 2016



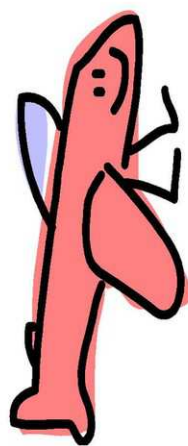
Il Nuovo Codice Doganale

Dal 1° maggio del 2016 è entrato in vigore il CDU, base giuridica per la dogana elettronica transeuropea che dovrebbe garantire, in ogni punto dell'Unione, **adempimenti doganali «digitali» e controlli uniformi** — basati sulla gestione automatizzata del rischio



Dogana elettronica transeuropea – *eCustoms*

A che punto siamo ?



Situazione di stallo
molti SM ritornano ad
operazioni su carta!

eCustoms è ancora in gran parte da realizzare, non sono pronti i sistemi informatici comunitari e nazionali a supporto.

Il completamento dei sistemi informatici sarà raggiunto, se il *Work Programme* non subirà slittamenti, alla fine del 2020.

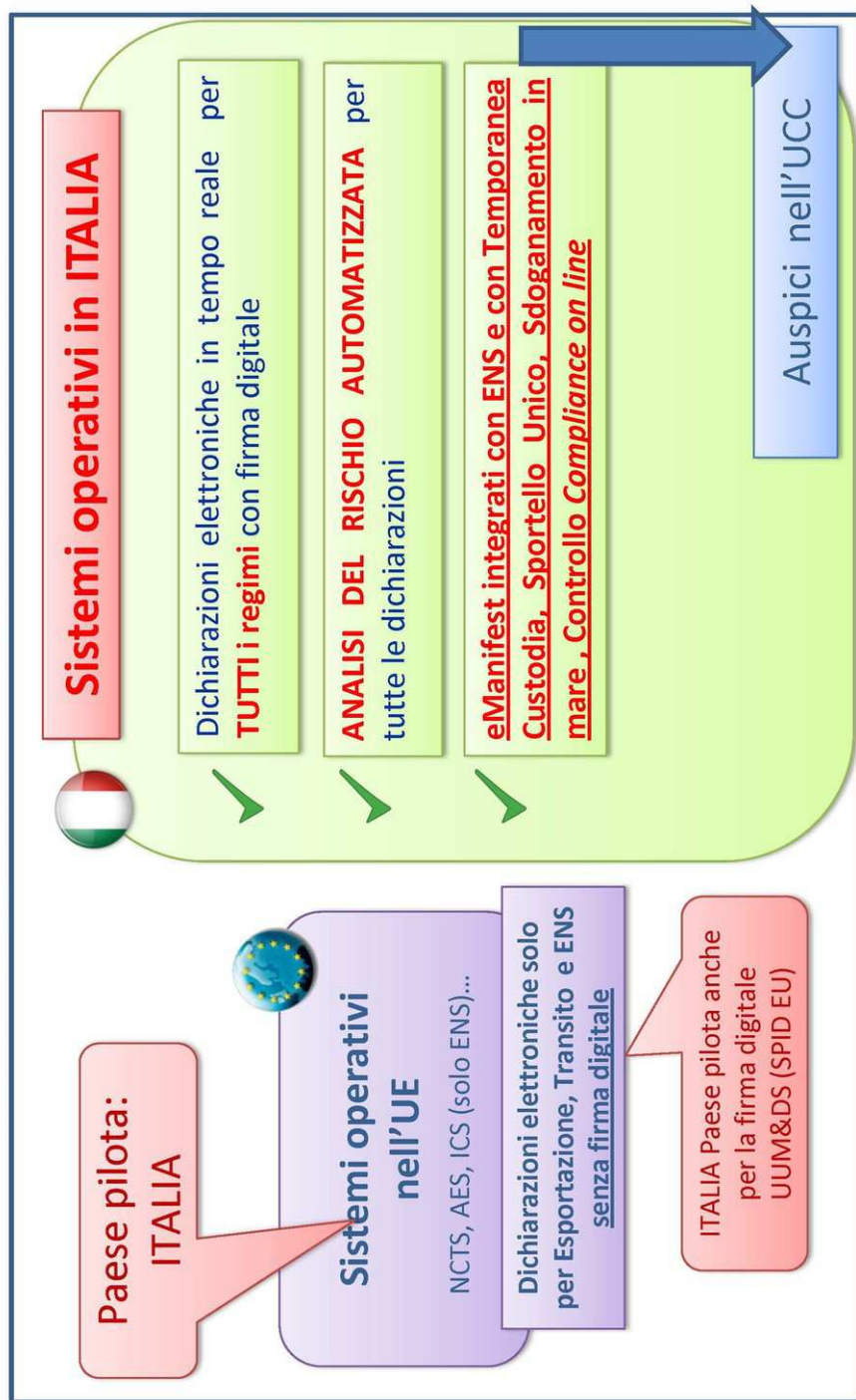
Fino ad allora l'attività doganale sarà disciplinata dalle **TDA** (Disposizioni Transitorie)

Per saperne di più

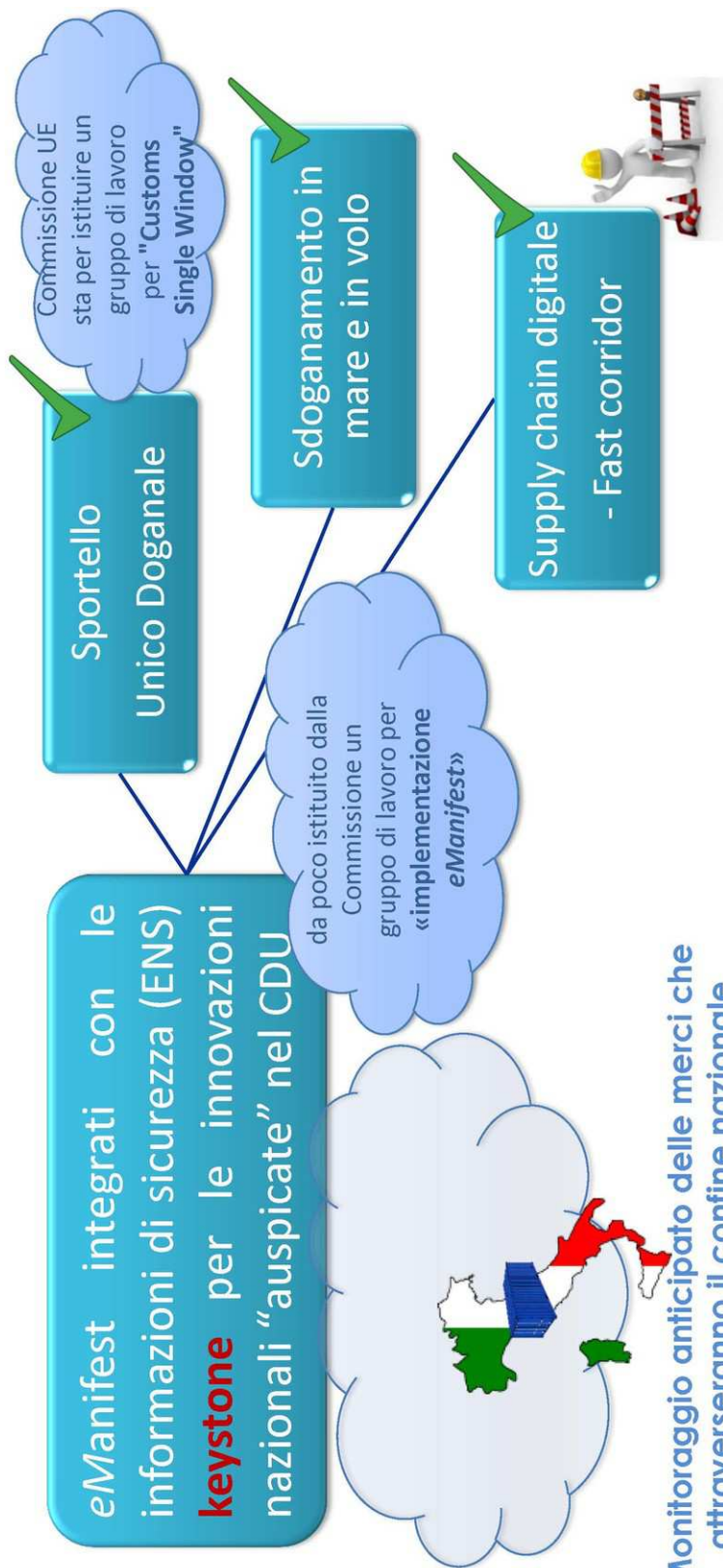
<https://www.agenziadoganemonopoli.gov.it/portale/nuovo-codice-doganale-dell-unione-cdu>



Abbiamo un vantaggio competitivo: eCustoms.eu VS eCustoms.it



Le innovazioni solo «made-in-Italy»



Il recupero della reputazione internazionale

Doing Business

Ranking Generale Italia

2014 → 65°
 2015 → 56°
 2016 → 45°

Indicatore

Trading Across Borders

56°
2014

AIDA
DACC

FALSTAFF

CONTRAFFAZIONE
ACCIS

TELEMATIZZAZIONE

ONCF

FULL

DIGITAL

INTEROPERABILITÀ

37°
2015

FASCICOLO

ELETRONICO
CE

GLIFITALY

FAST CORRIDOR

E-CUSTOMS

SUDOCO

IOG

1°
2016

E-MANIFEST

DOGANA 4.0



KPI delle innovazioni «made-in-Italy»

Sdoganamento in mare attuabile in tutti i porti

- attivato da 17 porti
- autorizzate più di 3600 navi (1086 nel 2014, 2008 nel 2015 e 443 nel primo trimestre 2016)
- Ampliata la portata operativa ad aprile 2016 - attivabile anche se si «tocca» un porto precedente, 6 ore prima di *Estimated Time Arrival*

Fast Corridor stradali, ferroviari e intermodali che coprono oltre 2000 km

Inoltrati 727 containers nel 2015 e 900 nel primo trimestre del 2016

Altri corridoi da implementare nell'ambito di

Progetti R&D Europei

PON Infrastrutture&Reti

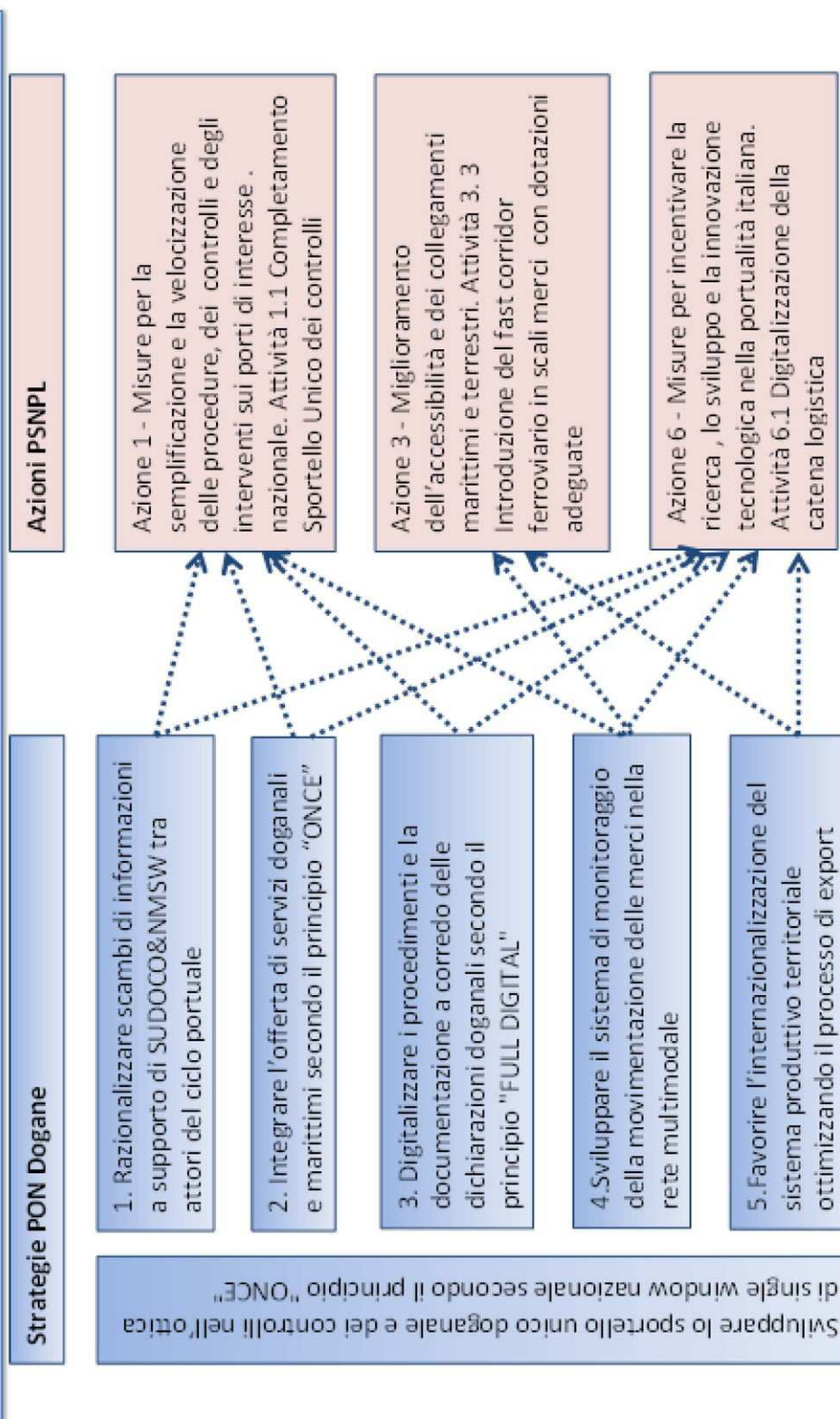
Progetti Europei di R&D

Nell'ambito dei progetti R&D (WIDERMOS, ANNA, PORT OF RAVENNA, CONTAIN, CORE..) l'Agenzia ha sviluppato e reso operativi **modelli innovativi** che contribuiscono alla progressiva realizzazione della **digital supply chain** (fast corridors, gate automation ecc.).

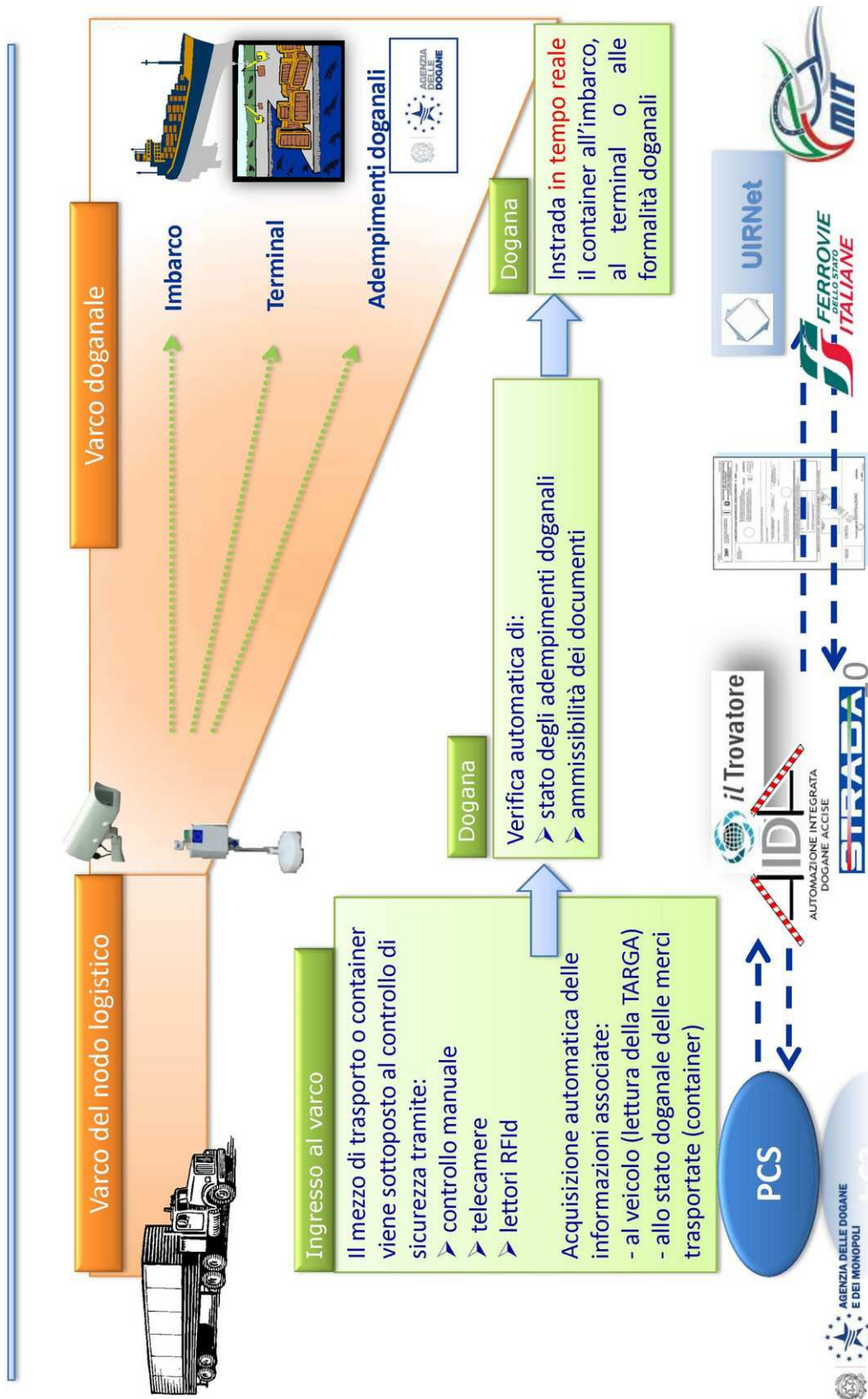
I **modelli** sono i tasselli di una visione strategica che interviene in **modo sinergico e integrato sui segmenti dell'intera catena logistica.**

Con i progetti candidati nel PON Infrastrutture e reti 2014-2020 i nuovi modelli verranno integrati e messi a sistema a partire dalle Regioni Obiettivo. I progetti PON si sviluppano con una logica modulare, che riduce i rischi di progetto e rende immediatamente fruibili i benefici, quale che sia la situazione di partenza.

Strategia per PON - correlazioni con PSNPL



Gate automation attraverso il RIUSO dei sistemi sicurezza dei «nodi logistici»



Implementazione nazionale del CDU

Contenuto l’impatto e recuperata competitività

Adeguamento molto «soft» al nuovo codice abbinato a nuove facilitazioni/semplificazioni

- Estensione generalizzata di sdoganamento H24
- Sdoganamento online ed obbligo di presentarsi in dogana solo in caso di controllo fisico delle merci
- Digitalizzazione del “fascicolo” dei documenti che accompagnano la dichiarazione. - guarda il *tutorial* -

<https://www.agenziadoganemonopoli.gov.it/portale/fascicolo-elettronico-video-tutorial>

- “Colloquio” via portale tra dogana e dichiarante per seguire il ciclo della dichiarazione ed il workflow dei controlli (richiesta di ulteriore documentazione, di messa a disposizione delle merci, ecc.).
- **Maggiore tracciabilità dei «bottlenecks» del ciclo di sdoganamento per intervenire e ridurre ulteriormente il “time release”**

I KPI dell'implementazione nazionale del CDU

Tempi di svincolo tra 12 secondi e 5 minuti:

Nel 2014 per 82,71% di oltre 17 milioni di dichiarazioni

Nel 2015 per 84,07% di oltre 18 milioni di dichiarazioni

Nel 2016 (01/01 – 30/04) per 84,23% di 6 mln di dichiarazioni

Nel 2016 (01/05 – 14/06) per **il 90,18%** di 2 mln di dichiarazioni
(effetto del fascicolo elettronico utilizzato per **il 18,63%**)



L'efficacia della politica dei controlli basta su analisi del rischio automatizzata

2014: CA: 97,33% - CD: 1,59% - VM: 1,04% - CS: 0,04%

2015: CA: 97,45% - CD: 1,56% - VM: 0,95% - CS: 0,03%

2016 (01/01 – 30/04): CA: 97,30% - CD: 1,59% - VM: 1,06% - CS: 0,04%

2016 (01/05 – 14/06): CA: 97,36% - CD: 1,53% - VM: 1,07% - CS: 0,04%

I KPI dell'implementazione nazionale del CDU al SUD

FOCUS Campania

Porto di NAPOLI

Tempi di svincolo tra 12 secondi e 5 minuti:

Nel 2014 il 3,59 % di oltre 156 mila dichiarazioni

Nel 2015 il 2,18% di oltre 148 mila dichiarazioni

Nel 2016 (01 gen-30 apr) il 2,31% di oltre 49 mila dichiarazioni

Nel 2016 (**01 mag-25 giu**) il **37,50 % di oltre 23 mila dichiarazioni**
(effetto del fascicolo elettronico, utilizzato per il 40,85%)

Porto di SALERNO

Tempi di svincolo tra 12 secondi e 5 minuti:

Nel 2014 il 4,72 % di oltre 57 mila dichiarazioni

Nel 2015 lo 5,45% di oltre 61 mila dichiarazioni

Nel 2016 (01 gen-30 apr) il 6,37% di oltre 20 mila dichiarazioni

Nel 2016 (**01 mag-25 giu**) il **15,30 % per quasi 9 mila dichiarazioni**
(effetto del fascicolo elettronico, utilizzato per il 14,83%)



I KPI dell'implementazione nazionale del CDU al SUD

FOCUS Puglia

Porto di BARI

Tempi di svincolo tra 12 secondi e 5 minuti:

Nel 2014 il 25,93 % di oltre 99 mila dichiarazioni

Nel 2015 il 25,85% di oltre 109 mila dichiarazioni

Nel 2016 (01 gen-30 apr) il 26,84% per oltre 36 mila dichiarazioni

Nel 2016 (**01 mag-25 giu**) il **70,89 % per oltre 18 mila dichiarazioni**,
(**effetto del fascicolo elettronico, utilizzato per il 52,38%**)

Porto di TARANTO

Tempi di svincolo tra 12 secondi e 5 minuti:

Nel 2014 il 17,82 % di oltre 20 mila dichiarazioni

Nel 2015 il 25,56% di oltre 11 mila dichiarazioni

Nel 2016 (01 gen-30 apr) il 9,59% per quasi 4 mila dichiarazioni

Nel 2016 (**01 mag-25 giu**) il **31,34 % per circa 2 mila dichiarazioni**
(**effetto del fascicolo elettronico, utilizzato per il 27,05%**)



I KPI dell'implementazione nazionale del CDU al SUD

FOCUS Calabria

Porto di GIOIA TAURO

Tempi di svincolo tra 12 secondi e 5 minuti:

Nel 2014 lo 0,01 % di oltre 14 mila dichiarazioni

Nel 2015 lo 0,01% di oltre 16 mila dichiarazioni

Nel 2016 (01 gen-30 apr) lo 0,02% di oltre 5 mila dichiarazioni

Nel 2016 (01 mag-25 giu) il **44,67 % per quasi 3 mila dichiarazioni**
(effetto del fascicolo elettronico, utilizzato per il 56,57%)



I KPI dell'implementazione nazionale del CDU al SUD

FOCUS Sicilia

Porto di PALERMO

Tempi di svincolo tra 12 secondi e 5 minuti:

Nel 2014 il 0,15 % di oltre 12 mila dichiarazioni

Nel 2015 lo 0,06% di oltre 12 mila dichiarazioni

Nel 2016 (01 gen-30 apr) lo 0,17% di oltre 3 mila dichiarazioni

Nel 2016 (**01 mag-25 giu**) il **64,51 % per quasi 2 mila dichiarazioni**
(effetto del fascicolo elettronico, utilizzato per l'82,90%)



I KPI dell'implementazione nazionale del CDU al SUD

FOCUS Sardegna

Porto di CAGLIARI

Tempi di svincolo tra 12 secondi e 5 minuti:

Nel 2014 il 20,48 % di oltre 8 mila dichiarazioni

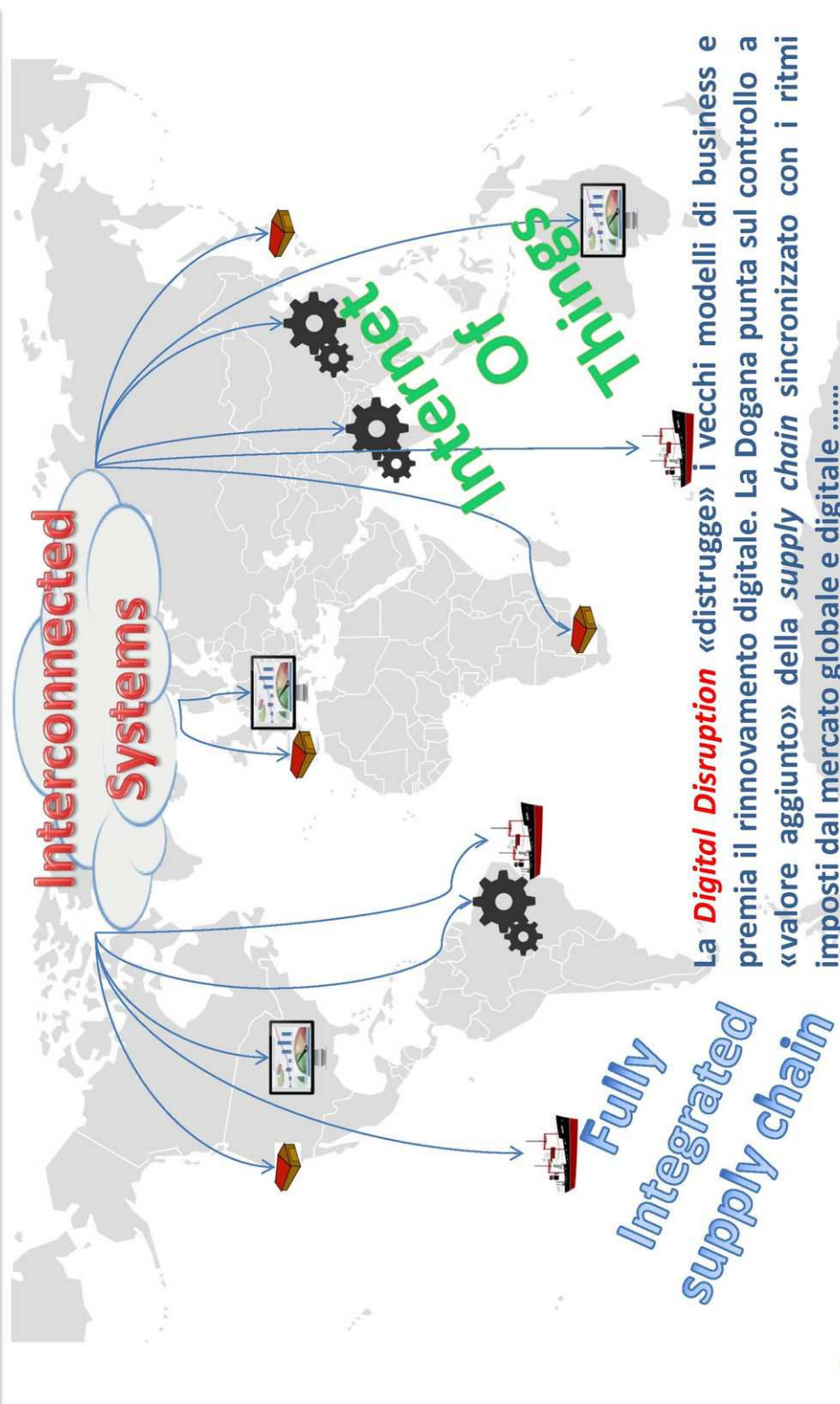
Nel 2015 il 25,49% di oltre 8 mila dichiarazioni

Nel 2016 (01 gen-30 apr) il 26,54% di oltre 2 mila dichiarazioni

Nel 2016 (**01 mag-25 giu**) il **64,02 % di oltre mille dichiarazioni**
(effetto del fascicolo elettronico, utilizzato per il 70,97%)

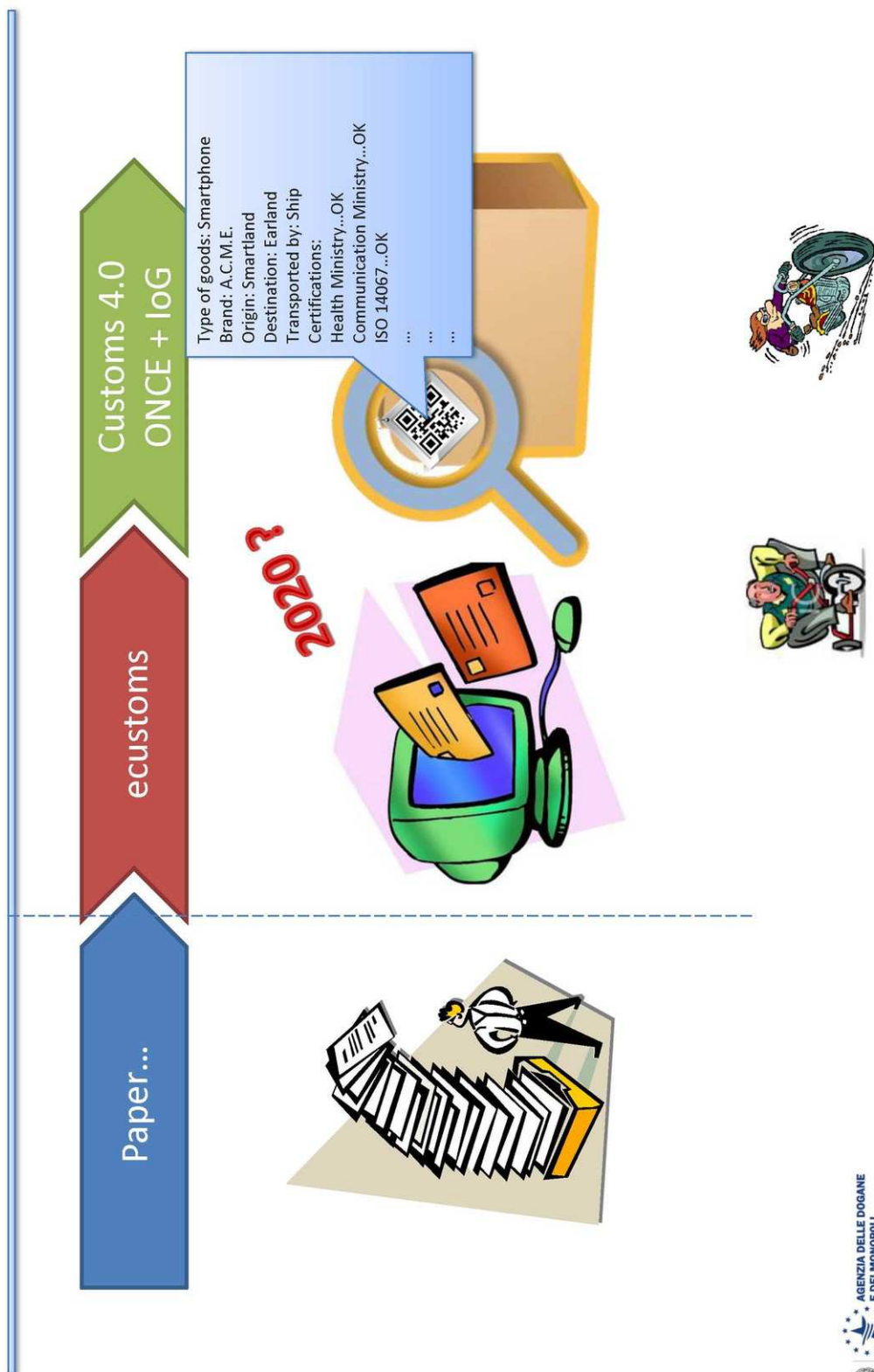


Intanto la rivoluzione digitale sta cambiando tutto...



La **Digital Disruption** «distrugge» i vecchi modelli di business e premia il rinnovamento digitale. La Dogana punta sul controllo a «valore aggiunto» della *supply chain* sincronizzato con i ritmi imposti dal mercato globale e digitale

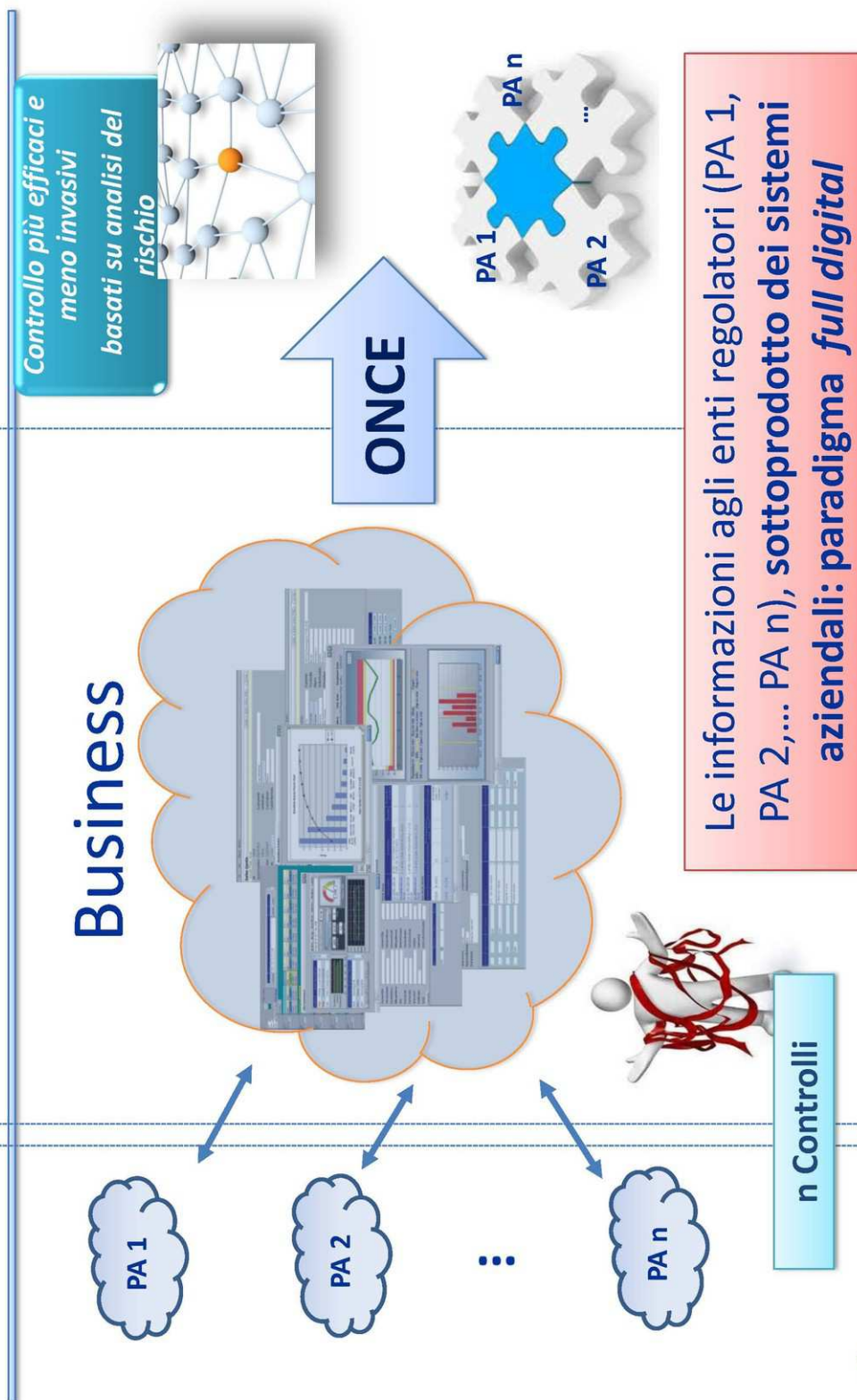
Vision: da eCustoms.it a Customs 4.0.it



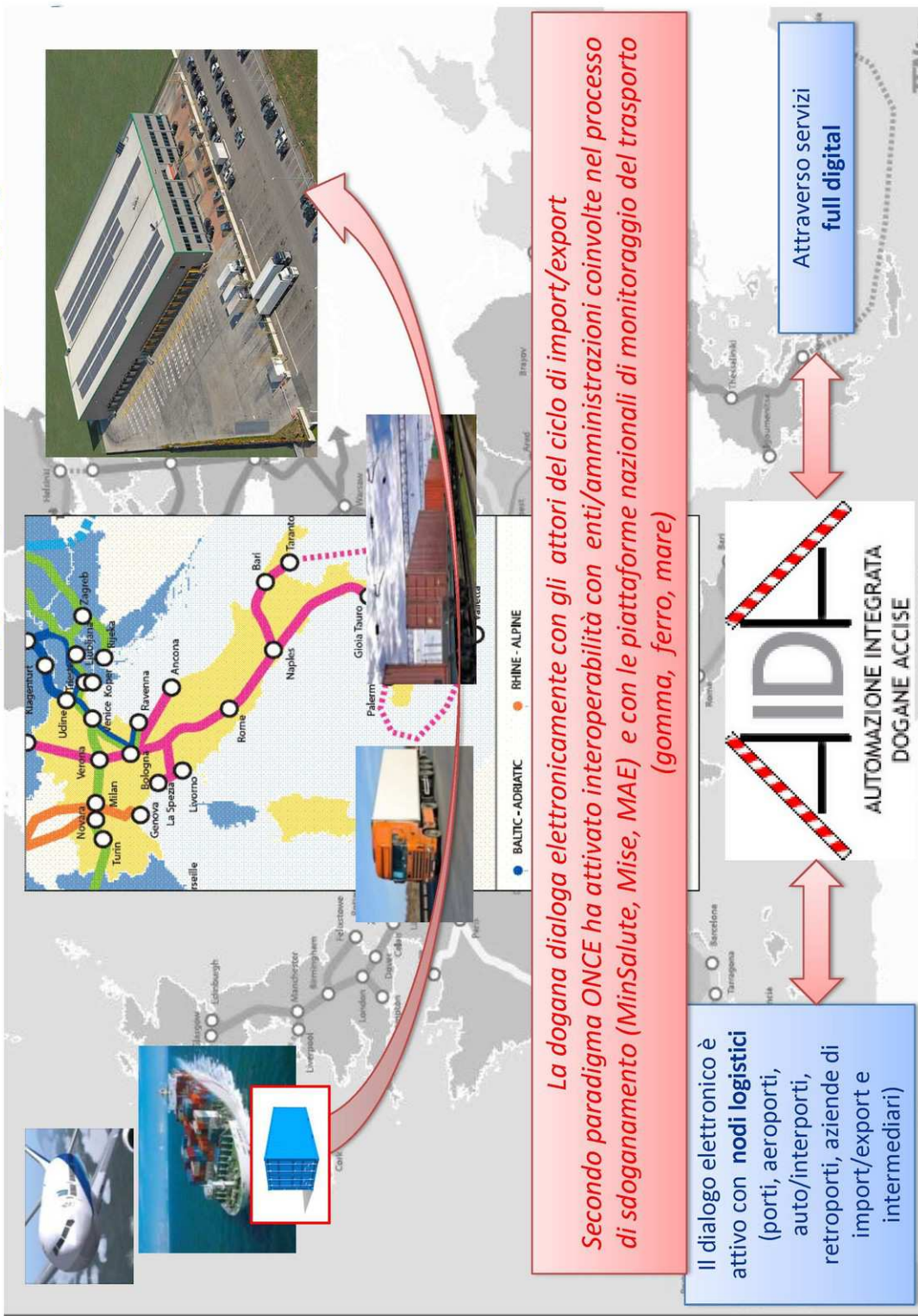
L'Approccio Olistico e il metodo operativo



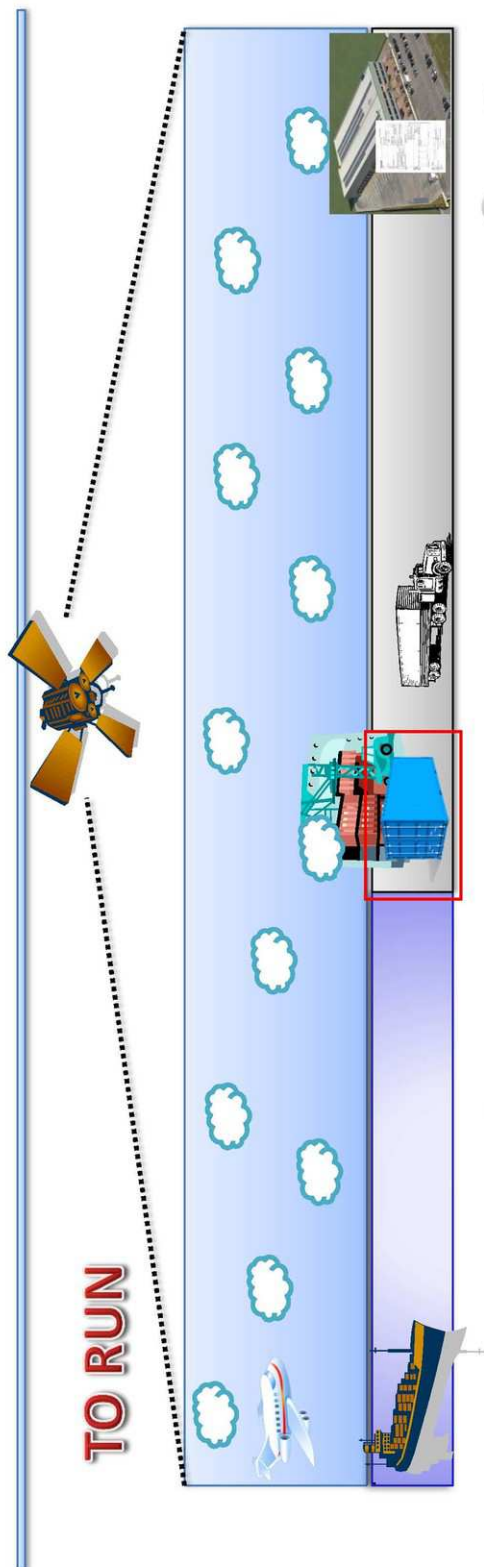
SUDOCO - Paradigma ONCE : un invio - uno controllo



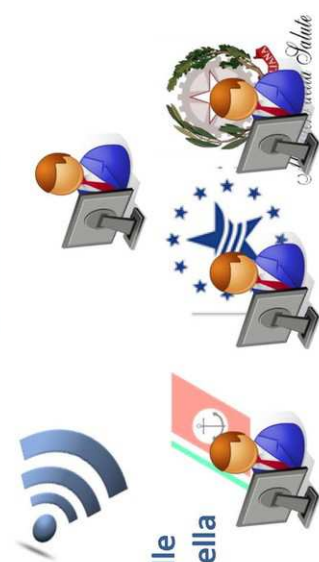
Le Infrastrutture Immateriali sviluppate per la digital supply chain



INTERNET OF GOODS (IoG)



Tracking e tracing della merce
Sdoganamento in mare e in volo
fast corridor su gomma, ferro e per il
trasporto combinato



Dati per adempimenti
 forniti direttamente dalle
 «merci» e dagli attori della
 catena logistica

**CONTROLLI A VALORE AGGIUNTO : gli attori della catena
 ottengono di ritorno le informazioni (di competenza) sullo
 stato della spedizione.**





Grazie per l'attenzione!

www.agenziadoganemonopoli.gov.it

PAGINA BIANCA

PAGINA BIANCA



17STC0019010