



Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 2

N.B. I resoconti stenografici delle sedute di ciascuna indagine conoscitiva seguono una numerazione indipendente.

8^a COMMISSIONE PERMANENTE (Lavori pubblici, comunicazioni)

**INDAGINE CONOSCITIVA SULLE PROBLEMATICHE RELATIVE
ALLA REALIZZAZIONE DEGLI INVESTIMENTI
INFRASTRUTTURALI**

169^a seduta: giovedì 4 marzo 2010

Presidenza del presidente GRILLO

I N D I C E**Audizione del direttore dell'Agenzia delle dogane Giuseppe Peleggi**

* PRESIDENTE	Pag. 3, 6, 12 e <i>passim</i>	* ALVARO	Pag. 13, 17
FILIPPI Marco (PdL)	9, 12, 14 e <i>passim</i>	* PELEGGI	4, 6, 9 e <i>passim</i>

N.B. L'asterisco accanto al nome riportato nell'indice della seduta indica che gli interventi sono stati rivisti dagli oratori.

Sigle dei Gruppi parlamentari: Italia dei Valori: IdV; Il Popolo della Libertà: PdL; Lega Nord Padania: LNP; Partito Democratico: PD; UDC, SVP, Io Sud e Autonomie: UDC-SVP-IS-Aut; Misto: Misto; Misto-Alleanza per l'Italia: Misto-ApI; Misto-MPA-Movimento per le Autonomie-Alleati per il Sud: Misto-MPA-AS.

Intervengono, ai sensi dell'articolo 48 del Regolamento, il dottor Giuseppe Peleggi, direttore dell'Agenzia delle dogane, l'ingegner Walter De Santis, direttore centrale gestione tributi e rapporti con gli utenti, la dottoressa Teresa Alvaro, direttore centrale tecnologie per l'innovazione, il dottor Giovanni Bocchi, direttore ufficio centrale antifrode e il dottor Paolo Raimondi, responsabile ufficio del Direttore.

I lavori hanno inizio alle ore 14,45.

PROCEDURE INFORMATIVE

Audizione del direttore dell'Agenzia delle dogane Giuseppe Peleggi

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'indagine conoscitiva sulle problematiche relative alla realizzazione degli investimenti infrastrutturali, sospesa nella seduta pomeridiana dell'8 luglio 2009.

Comunico che, ai sensi dell'articolo 33, comma 4, del Regolamento, è stata chiesta l'attivazione dell'impianto audiovisivo e che la Presidenza del Senato ha già preventivamente fatto conoscere il proprio assenso. Se non ci sono osservazioni, tale forma di pubblicità è dunque adottata per il prosieguo dei lavori.

Sono presenti il dottor Giuseppe Peleggi, direttore dell'Agenzia delle dogane, l'ingegner Walter De Santis, direttore centrale gestione tributi e rapporti con gli utenti, la dottoressa Teresa Alvaro, direttore centrale tecnologie per l'innovazione, il dottor Giovanni Bocchi, direttore ufficio centrale antifrode e il dottor Paolo Raimondi, responsabile ufficio del Direttore.

Rinnovando il ringraziamento e l'apprezzamento per la presenza del dottor Peleggi e dei suoi cortesi collaboratori, desidero svolgere una breve introduzione.

Stiamo lavorando da anni sulla riforma del sistema portuale, che noi giudichiamo importante, anzi strategica. Abbiamo svolto numerose audizioni e, facendo autocritica, riconosco che da tempo avremmo avuto il piacere di averla in audizione al fine di arricchire le nostre conoscenze, così da poter discutere della situazione dei porti e dell'organizzazione delle dogane site nei porti italiani e nel resto d'Europa.

Dal 2001 ad oggi abbiamo visitato molti porti, in Europa e nel mondo, e siamo molto interessati a conoscere lo stato dell'arte, vale a dire il tipo di ricadute che le riforme realizzate e decise all'interno dell'organizzazione doganale (come, ad esempio, lo sportello unico) hanno prodotto sui sistemi portuali del nostro Paese.

Alcuni dei nostri auditi, per lo più operatori del settore, hanno sottolineato ed evidenziato in varie occasioni la necessità che i nostri porti, in quanto tali, siano più competitivi (con ciò intendendo l'organizzazione dei porti complessivamente considerata).

Nell'ambito di questa ipotesi di riforma, intendiamo attribuire maggiori poteri di coordinamento e maggiore autonomia al presidente in quanto tale rispetto alle competenze dei comitati portuali. Inoltre, ci siamo impegnati a comprendere questa realtà del nostro Paese e, premesso che esprimiamo un giudizio positivo sulla legge 28 gennaio 1994, n. 84, siamo però consapevoli che essa deve essere aggiornata.

Il segmento dei controlli sull'attività che si svolge nei porti, vale a dire i controlli doganali ed il contributo della Guardia di finanza, ci è parso meritevole di una seria riflessione al fine di rendere più efficienti questi servizi. Siamo dunque interessati ad ascoltare dal direttore dell'Agenzia alcune riflessioni su come le dogane stiano procedendo nella riorganizzazione e nel miglioramento del sistema.

Prima di dare la parola al dottor Peleggi, desidero però scusarmi per la presenza di pochi Commissari. Come sapete, però, questa settimana è stata particolarmente impegnativa. Inoltre, con la campagna elettorale già iniziata, il giovedì pomeriggio è difficile ottenere la presenza di tutti i colleghi. È però comunque presente il Capogruppo del Partito Democratico, il senatore Marco Filippi, e ritengo che a breve giungeranno anche altri colleghi.

PELEGGI. Signor Presidente, innanzi tutto ringrazio lei e tutta la Commissione per l'opportunità, offerta all'Agenzia delle dogane, di intervenire sull'argomento. La ringrazio altresì per la domanda che mi è stata posta e che mi consente di procedere a braccio e di consegnare all'Ufficio di segreteria della Commissione la documentazione che avevo portato con me.

In una teorica funzione di produzione della portualità, tra le variabili determinanti c'è sicuramente il passaggio doganale. Da anni ragioniamo in questo senso. Buona parte dei nostri sviluppi tecnologici e delle nostre proposte di riforma normativa, negli anni, è stata indirizzata a conseguire una maggiore efficienza sia del controllo doganale sia del percorso integrato della merce all'interno del porto.

È inutile ribadire che lo sviluppo portuale rappresenta, per noi come per la politica industriale italiana, un fondamentale punto di snodo. Entriamo a far parte della filiera della crocieristica per l'aspetto del controllo dei viaggiatori, così come ci occupiamo (in modo più approfondito) del controllo del settore della nautica commerciale. A questo riguardo, negli ultimi anni abbiamo cercato di integrare il nostro sistema attraverso vari passaggi. Uno di questi riguardava la standardizzazione della condotta delle dogane nei diversi uffici doganali. Tale procedura è consentita dalla telematica, poiché prevedere procedure uguali per tutti serve a standardizzare il più possibile i comportamenti dei nostri operatori, determinando

pari opportunità per gli operatori commerciali in tutte le aree del territorio nazionale.

Vi era poi il problema, presente in tutte le strutture, del controllo di eventuali frodi combinate tra operatore commerciale e operatore doganale. Disporre di un sistema informatizzato e telematizzato che traccia tutti i comportamenti significa anche rendere più virtuosa un'amministrazione.

Non ci siamo però limitati a porre in essere questo progetto, in quanto il sistema integrato informatico delle dogane ha consentito ulteriori sviluppi e altri progetti, rivolti anche ad operatori esterni. L'ultimo progetto presentato, denominato «Trovatore», riguarda il tracciamento dei *container* e non solo ai fini del controllo doganale. Questo progetto, infatti, consente il tracciamento del *container* all'interno del *terminal* e del porto: dal momento precedente all'arrivo della nave, allorché il *container* si trova sul manifesto merci in arrivo, fino al retroporto e, a regime, alla sua destinazione finale.

Il progetto «Trovatore», l'ultimo da noi sviluppato, è stato già premiato dalla Commissione europea, la quale conferisce ogni due anni un riconoscimento per le migliori iniziative di *e-government*. Tale riconoscimento è giunto alla quarta edizione e l'Agenzia delle dogane lo ha ottenuto per la quarta volta. In Italia lo sanno in pochi perché l'Agenzia delle dogane è considerata un'amministrazione che lavora per l'Unione europea. Anche quest'anno, però, abbiamo realizzato questo buon progetto e presentato questa *buona pratica*. Di fatto, abbiamo proposto il tracciamento del *container* con lo sdoganamento in mare. Ciò comporta l'anticipo dell'analisi dei rischi e la segnalazione anticipata (prima che la nave arrivi in porto) dei *container* che si è interessati a controllare, con l'obiettivo di determinare una forte accelerazione del traffico portuale: è come se si fosse costruita una banchina virtuale in aggiunta a quella fisica. Tutto ciò, peraltro, può essere realizzato a costo zero.

All'interno del sistema informatico regna la tecnica del riuso, del riutilizzo. Basti pensare alla tecnologia adottata nei treni cosiddetti «pendolino»: grazie ad una rimodulazione tecnologica, il convoglio può affrontare le curve a maggiore velocità senza che si debba procedere alla modifica della rete ferroviaria. Ciò permette di non dover spendere nella infrastruttura e di ottenere benefici in termini temporali. Ebbene, quando diciamo che con la tracciabilità il retroporto è come se fosse il porto, vale a dire che Rivalta Scrivia è come se fosse Genova, vogliamo intendere che, se tutti gli agenti che entrano nella fase di commercializzazione e viabilità del *container* operano in quel senso, il tempo di permanenza nel porto si riduce fortemente. Infatti, effettuando lo sdoganamento sul «manifesto merci» in arrivo, prima che la nave arrivi, si stabilisce preliminarmente cosa mantenere nel porto, perché andrà controllato, e cosa si vuole controllare nel retroporto, permettendo a tutto il resto di uscire (come in effetti avviene): non serve che i *container* sostino in banchina o riempiano i magazzini. Per i nostri porti storici, abbracciati dalla città, che vanno bene per le crociere, dobbiamo lavorare in questo senso a favore della

parte commerciale di ampia dimensione ed è proprio quello che stiamo facendo.

A questo riguardo, citerò solo l'attività svolta lo scorso anno, caratterizzata da due o tre interventi. Un intervento è consistito nella stipula di un accordo con l'Ufficio studi della Commissione europea, il *Joint research centre* con sede a Ispra, per diventare Paese pilota nel tracciamento del *container* mediante tecnologia *radio frequency identification* (rfid), avvalendosi di un sigillo con emettitore operante in radiofrequenza che trasmette anche le caratteristiche della merce posta all'interno del *container*; ciò consente di ottenere il tracciamento del *container* dalla nave alla destinazione e di conoscere le caratteristiche della merce in esso contenuta. Queste ultime verranno presentate nella dichiarazione doganale, ma possono essere ricevute dal nostro sistema telematico tramite radiofrequenza al semplice passaggio (con un modello di funzionamento analogo al *telepass*), poiché il sigillo invia automaticamente al nostro sistema messaggi dai quali si evince che il *container* è entrato, poi si sta muovendo ed infine sta uscendo: non servirà più il visto «uscire», perché l'uscita transita immediatamente sul nostro sistema.

Un secondo intervento è rappresentato dalla firma di un accordo con la Uirnet S.p.A. (società a capitale misto che fa capo a Elsag Datamat, a Finmeccanica e, comunque, al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti), per rendere il tracciato di viabilità in porto analogo alla viabilità stradale: seguire la tracciatura anche sulla rete stradale ed autostradale costituirebbe infatti un passaggio fondamentale. La Commissione europea ci ha chiesto di testare il sistema nell'ambito di un porto con retroporto; abbiamo proposto il porto di Livorno con il retroporto di Prato ed abbiamo effettuato il *test*, il cui esito è stato registrato in un filmato, girato con la Commissione europea, disponibile per la visione. Questa parte, però, è ancora sperimentale.

PRESIDENTE. Uirnet è una società di Elsag?

PELEGGI. È una società del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, è partecipata da Interporti e da altri azionisti meglio specificati nel documento lasciato agli atti della Commissione. Per la Commissione potrebbe essere interessante ascoltare il presidente della società, De Dominicis, che è molto più bravo di me, in quanto meno noioso.

PRESIDENTE. De Dominicis, il Commissario straordinario del Governo per lo sviluppo del porto e della pertinente area di Gioia Tauro?

PELEGGI. Sì. Abbiamo seguito quindi anche quel percorso, cosicché, a regime, attraverso il sistema autostradale e il tracciamento su strada, avremo il tracciamento della merce sull'intero territorio nazionale.

Lo sperimentale dello sdoganamento in mare è già avviato, ad esempio, a Genova. Cercheremo di far partire il sistema di tracciamento anche

tra Napoli e Nola, e un paio di settimane fa abbiamo avuto un incontro al riguardo anche a La Spezia: la tecnica si sta quindi diffondendo.

Lo sdoganamento in volo per gli scali aeroportuali è partito due anni fa, nel 2007, ed è quindi già una realtà.

Con lo sviluppo di questo sistema, sicuramente siamo all'avanguardia a livello comunitario, anche perché abbiamo un vantaggio tecnologico, dato che, a livello mondiale, dal punto di vista telematico, in un'ipotetica graduatoria, la nostra Agenzia sarebbe in una posizione apicale e questo è riconosciuto dall'Unione europea, anche in relazione ai gemellaggi che riusciamo a vincere in campo internazionale. Credo che, a livello di Unione, siamo l'amministrazione che riesce a vincere il maggior numero di gemellaggi per la diffusione dell'*acquis* comunitario nelle altre dogane: lavoriamo molto nei Paesi dei Balcani, in Asia minore e, attualmente, in Maghreb.

La possibilità di diffondere lo sdoganamento in mare, e quindi accelerare il processo, è anche legata al comportamento degli altri agenti. Ad esempio, è essenziale ricevere con un certo anticipo e per via telematica i cosiddetti «manifesti merci». Nella documentazione che abbiamo depositato presso l'Ufficio di segreteria della Commissione, troverete lo stato dell'arte sulla percentuale dei manifesti telematici trasmessi con anticipo nelle varie Regioni e nei principali porti. Dai dati riportati, si evince che quello che riusciamo a rilevare anticipatamente oggi, con una quota pari al trenta per cento dei manifesti nel complesso telematizzati, è pari a circa 2,5 milioni sui circa 4 milioni di *container* che circolano, perché nei porti grandi il manifesto merci è molto ricco di contenuti rispetto a quelli che arrivano nei porti più piccoli. Certo, più ci avviciniamo al cento per cento, più manifesti merci arrivano in forma telematica e più anticipiamo il sistema di analisi.

Il sistema di analisi è complesso, perché sono sottoposti a controllo tutte le dichiarazioni e tutti i dati in esse contenute: ogni due secondi di tempo lavorativo, trattiamo in via telematica una dichiarazione, per un totale di più di 10 milioni di dichiarazioni doganali. A queste vanno aggiunti 24,5 milioni di modelli intrastat e 0,5 milioni di dichiarazioni accise, che in parte abbiamo telematizzato l'anno scorso. Tutte le dichiarazioni sono sottoposte a controllo e, ai fini dell'ammissibilità, viene svolto anche il controllo del contenuto documentale della dichiarazione.

Il controllo documentale, seguendo questo parametro, viene effettuato nel cento per cento dei casi. In realtà, può esservi poi un passaggio di livello, cioè un canale superiore, quando siamo costretti a chiedere ulteriori documentazioni, là dove si svolge un controllo documentale fisico. Se necessario, vi sono poi il controllo *scanner* e il controllo merce, che è quello fisico in cui si apre il *container* per tirare fuori quanto vi è contenuto.

Quanto incidono questi quattro livelli di controllo? Il controllo fisico incide per il 9-10 per cento, vale a dire che viene aperto un *container* su 10. Gli altri controlli incidono meno: il controllo documentale, con la richiesta di ulteriore documentazione, incide per il cinque per cento e tal-

volta viene effettuato anche dopo che la merce è uscita dal porto, poiché dipende dal tipo di documento che ci serve.

Uno dei fattori che può alterare la concorrenza nel traffico, vale a dire la scelta del porto, è il livello di controllo doganale. In questo senso, il rapporto cosiddetto Mor (sulla misura dei risultati) della Commissione europea afferma che, per le importazioni, siamo un punto sopra la media comunitaria, mentre siamo un punto sotto per le esportazioni: il nostro, storicamente, era un modello *export-led*, cioè più favorevole all'esportazione che all'importazione. Siamo quindi nella media comunitaria.

Vi è poi un problema di qualità dei controlli. Siamo uno dei ventisette portieri di un condominio di cinque cento milioni di abitanti, ma gli altri ventisei portieri fanno controlli con la stessa accuratezza? In questo ci è di aiuto la misura d'efficacia: sappiamo che la quota che va dal venti al trenta per cento del totale della merce sequestrata ogni anno ai fini di contrasto alla contraffazione costituisce il risultato del lavoro svolto dall'Agenzia delle dogane italiana. Quindi, considerato che, per quanto riguarda i flussi di merce a rischio, per il tessile pesiamo per il dieci per cento su tutta l'Unione Europea ma, al tempo stesso, sequestriamo il trenta per cento, è evidente che si pone un problema relativo al tipo di controllo che viene effettuato.

Sicuramente sulla contraffazione non c'è lo stesso livello di attenzione tra dogane più e meno sensibili ai problemi di marchio e di tutela del prodotto nazionale. È però vero che ci ha sempre sbalordito il fatto che veniamo regolarmente premiati dagli altri Paesi europei per l'attività di contrasto al fenomeno: io stesso ho ricevuto dalla Francia un premio per la lotta alla contraffazione. Si tratta, peraltro, di un premio estremamente significativo perché controlli più selettivi o, quanto meno, più accurati possono comportare distorsioni del traffico che svantaggiano i nostri porti.

Di fatto, l'elevato livello del controllo doganale può determinare un'alterazione della concorrenza pura del sistema e, quindi, una distorsione nella scelta dell'approdo che si orienta su dogane meno attente alle frodi. In merito abbiamo dato avvio ad una sorta di contenzioso con gli omologhi organismi degli altri Stati europei e con l'Ufficio europeo per la lotta antifrode (Olaf), che ritenendo che la contraffazione non incida sul bilancio dell'Unione europea, pongono un livello di attenzione al fenomeno non uguale al nostro. Per questo motivo, da due anni a questa parte abbiamo deviato l'attenzione sulla sottofatturazione, vale a dire sul valore della merce importata: in ogni dichiarazione doganale si dichiara il valore statistico del contratto che sta dietro alla merce presente nel *container* e quel valore incide sul livello di IVA riscossa e dei dazi.

La documentazione che ho consegnato riporta un'analisi delle importazioni di origine cinese di indumenti e accessori di abbigliamento nell'Unione europea. Uno dei grafici ivi riportati rappresenta, in particolare, l'andamento delle quantità di indumenti ed accessori di abbigliamento importate tra il 2003 e il 2009 dai principali Paesi europei. Da esso è possibile verificare come, negli ultimi anni, l'Italia abbia fatto registrare una

leggera flessione delle importazioni, mentre la Spagna, così come la Germania, mostra un andamento crescente. Il grafico successivo riporta il valore medio dichiarato della merce (euro per chilogrammo) per ognuno dei principali Paesi europei. Questo è un problema che abbiamo fatto emergere nel 2004, dopo esserci resi conto che in alcuni porti la merce sdoganata sembrava avere un valore quasi ridicolo. Ad esempio, nel 2003 in Italia il valore medio della merce per chilogrammo era di 5,29 euro. Dovete tenere presente che le importazioni dei grandi marchi italiani hanno un valore maggiore, perché le grandi aziende del nostro Paese non hanno interesse a sottofatturare il valore in quanto, costituendo un elemento di costo, la differenza verrebbe caricata sull'utile. Pertanto, l'interesse dei grandi marchi italiani è di fatturare per poter presentare i costi reali.

Ci siamo quindi chiesti chi, in questo caso, lavorava sottocosto. Nella nostra indagine abbiamo riscontrato che il valore medio degli indumenti ed accessori di abbigliamento di 5,29 euro al chilo nascondeva, ad esempio, l'importazione attraverso i nostri porti di quattro *t-shirt*, corrispondenti ad un chilo di cotone, sdoganate ad 1,5-2 euro, a fronte della quotazione internazionale del cotone in fiocchi – in Azerbaigian o negli Stati Uniti – di 1,7 euro al chilogrammo. A quel punto, abbiamo cominciato a porre il problema, non credendo che dopo un intero processo di lavorazione del cotone grezzo in fiocchi (cardatura, filatura, taglio del pezzo, cucitura, stiratura, imballaggio e inscatolamento) il prodotto, dopo aver sopportato anche l'onere dei costi di trasporto e di assicurazione cui si aggiungevano le spese relative allo spedizioniere, potesse arrivare nel porto italiano ad un valore dichiarato di 1,9 euro. Questo non poteva essere possibile. A quel punto, l'autorità giudiziaria si è convinta dell'esistenza di un problema.

Abbiamo lavorato molto con le associazioni che intervengono in tutto il processo di lavorazione, che sono moltissime. Va tenuto presente che la filiera di produzione che ho citato in maniera estremamente sintetica è molto complessa; peraltro, ho fatto riferimento al processo di lavorazione di una semplice *t-shirt*, mentre potete immaginare quanto sia più elaborato quello dei *jeans* a cinque tasche, oggetto di un'indagine che stiamo concludendo in questi giorni.

Cinque anni fa ho costituito un gruppo di monitoraggio che ora riunisce trentacinque associazioni, tra le quali Confindustria, Confapi, Confartigianato, Sistema moda Italia, Federazione nazionale legno arredo e così via.

FILIPPI Marco (PD). Dunque, non si tratta solo di operatori doganali.

PELEGGI. No, in quanto alle associazioni degli operatori commerciali si sono aggiunte anche quelle dei consumatori; le incontriamo una volta ogni mese e mezzo per discutere di questi problemi, anche dei casi più specifici, ed individuare insieme le soluzioni. Sul problema delle bustine contenenti prodotti chimici antimuffa inserite nelle scatole contenenti i vari prodotti, che ha determinato l'allarme dell'anno scorso sul di-

metilfumarato (DMF), si è discusso con loro cosa fare e come muoversi. L'Agenzia delle dogane si avvale della collaborazione delle associazioni, anche perché dobbiamo servirci di periti; per stabilire, ad esempio, l'usurpazione di un marchio dobbiamo chiamare l'azienda, affinché questa invii un perito che attesti che la merce non è di proprietà aziendale. Tutto questo dimostra che negli anni è stato costruito un rapporto stretto con il mondo degli operatori, che continua ad essere vivace e che ci consente di lavorare in questo senso.

Sul problema abbiamo sensibilizzato l'Olaf, l'organismo europeo incaricato di tutelare le imprese degli Stati membri dalle frodi commerciali e, quindi, di coordinare il contrasto al fenomeno. L'Olaf, però, è poco sensibile alla contraffazione – come ho già ricordato – ritenendo che essa non incida sulle entrate comunitarie. Al problema della sottofatturazione, però, l'Olaf non può essere insensibile perché in questo caso si perdono i dazi che ad oggi rappresentano il quindici per cento, se non di più, del bilancio comunitario.

Inoltre, sul valore medio – che è solo uno dei capitoli presi in considerazione – abbiamo raddrizzato il tiro, anche per effetto della *compliance*, perché, mentre gli esportatori che sdoganano in Italia sanno che non possono presentare valori ridicoli, altri Paesi continuano con quella politica e qualcuno, anzi, ha acquisito traffico attraverso l'utilizzo della cosiddetta «dogana distratta». Su questo stiamo facendo la nostra battaglia, per evitare che si creino distorsioni di traffico. Una dogana disattenta fa crescere i propri porti attuando una sorta di protezionismo al contrario, poiché usa il mancato controllo per accrescere l'afflusso di traffico. Questa politica fa crescere soprattutto i piccoli Paesi, come risulta evidente dai grafici riportati nella documentazione: dai valori registrati nel 2009 si può rilevare che la Repubblica ceca sta sdoganando gli indumenti e gli accessori di abbigliamento a 2,2 euro al chilo, mentre la Bulgaria e la Romania a 1,9 euro e tali prodotti entrano dai porti del Nord Europa: il porto lavora bene e lo sdoganamento viene imputato ai Paesi esportatori. Noi però stiamo ponendo questo tipo di problema, stiamo tracciando i percorsi, pubblichiamo statistiche in continuazione, ci presentiamo alle riunioni e battiamo il pugno, ma siamo ancora soli: bisogna far capire che parte dello sviluppo portuale è legato anche a questi comportamenti.

L'Unione doganale ha quarantadue anni di vita, poiché è nata nel 1968, ma andrebbe «rifatto il '68», perché le dogane sono ventisette e ognuna si muove autonomamente: devono essere armonizzati i comportamenti e standardizzate le analisi del rischio, le qualità dei controlli e le sanzioni per i reati doganali diverse da Paese a Paese. Mentre, in Italia, si arriva a correggere determinate situazioni, come ha fatto in questi giorni la Commissione industria del Senato in merito alla proposta di legge sul *made in*, nella quale si prevedeva una penalizzazione per il nostro sistema doganale, altri Paesi, invece, non prevedono questo controllo. Al riguardo, continuo a presentare i dati di cui dispongo in ogni possibile occasione, poiché ritengo molto interessante far capire che, a volte, dietro questa

realtà ve ne sono tante altre. Da questo punto di vista, la dogana non è una variabile secondaria.

Per quale motivo, infatti, la sottofatturazione è considerata un reato serio? Perché il tornaconto poggia anche sul fatto che il percorso della merce contraffatta si svolge completamente in nero (ad esclusione, forse, del momento in cui incontra il fisco comunitario). Immettere sul mercato prodotti a 2 euro, anziché a 15, rappresenta senz'altro un vantaggio netto. In tutte le indagini da noi svolte abbiamo riscontrato questa situazione, ad eccezione di quanto rilevato il 22 dicembre, a Gioia Tauro, allorquando è stato dimostrato il legame tra un caso di sottofatturazione e la criminalità organizzata e sono stati disposti ventisette arresti. Erano ben due le famiglie ad operare nel porto attraverso uno spedizioniere.

In questi casi, il margine di guadagno è evidente ed enorme. L'organizzazione criminale che consente alla merce di entrare sul mercato facendo realizzare risparmi pari a circa 20.000 euro in termini di dazio e di IVA, ne ricaverà 3.000 euro sotto forma di pizzo, determinando un mancato guadagno notevole per lo Stato.

Noi stiamo denunciando questa situazione, anche perché abbiamo dovuto avvisare del problema altri Paesi dell'Unione europea. Se nel 2007 hanno permesso che fossero acquistate 40.000 tonnellate di merce nel Porto di Napoli, non devono poi lamentarsi del fatto che in Costa del Sol o a Barcellona famiglie appartenenti alla camorra abbiano aperto uffici. È quindi molto interessante esaminare i dati doganali e i movimenti dei flussi anche in questa chiave di lettura.

Per tornare alla questione su come risparmiare e riutilizzare le nostre vecchie infrastrutture impiegando, però, i nuovi sistemi che la telematica mette a nostra disposizione, l'Agenzia delle dogane nel 2004 ha cercato di superare una strozzatura, allorquando fu introdotto in finanziaria lo sportello unico doganale. Complessivamente l'effettuazione delle varie operazioni di sdoganamento richiede il controllo di circa settanta tra documenti e nulla osta emessi da diciotto enti diversi (non vanno considerati, infatti, solo il veterinario, il fitopatologo e così via). In molti casi, può esservi la necessità di effettuare il controllo della merce contenuta nel *container* e, a volte, ci si è trovati nella situazione di richiedere più visite dello stesso *container* a distanza di pochi giorni.

L'idea è di utilizzare l'approccio, contenuto peraltro in un progetto dell'Unione europea, della *single window*, che noi abbiamo cercato di anticipare già nel 2004 attraverso lo sportello unico doganale. Ciò non sottraeva competenze ad altri enti, ma semplicemente disponeva un sistema che ci consentiva di fare da interfaccia per tutti. In effetti, la dichiarazione doganale viene presentata a noi, che rilasciamo l'autorizzazione all'uscita della merce. Questa procedura determinava per noi un grande vantaggio perché, ad esempio, invece di ricevere il certificato sanitario su di un documento cartaceo lo ottenevamo per via telematica, ma rappresentava un vantaggio anche per gli utenti, i quali (grazie alla dichiarazione che può essere predisposta da casa e inviata per via telematica) possono evitare di ricadere in quel quattro per cento di dichiarazioni di tipo cartaceo

oggi esistente. Siamo attestati su questo livello del quattro per cento da circa tre anni e riteniamo che non sia ulteriormente abbattibile, in quanto a carattere occasionale. Inoltre, poiché l'impiegato dell'azienda non può recarsi da noi solo per consegnare un semplice foglietto sanitario, abbiamo cercato di mettere tutto a sistema.

Devo poi ricordare che il percorso del provvedimento sullo sportello unico sembrava concluso alla fine dello scorso ottobre: dal 1° gennaio 2004, dunque, si è giunti alla fine dell'ottobre 2009, quando siamo riusciti a ottenere il via dalla Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome. Al momento, però, mi risulta che il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri (dpcm) sullo sportello unico doganale sia ancora fermo. Esso doveva essere sottoposto solo al parere del Consiglio di Stato ma risulta ancora fermo alla Presidenza del Consiglio dei ministri, perché sembra che legislazioni successive abbiano modificato i termini sui dpcm. Siccome, però, si è giunti alla settima versione del dpcm, spero che il problema venga superato.

FILIPPI Marco (PD). Il riferimento è al regolamento (CE) n. 450/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 aprile 2008 che istituisce il codice doganale comunitario?

PELEGGI. Per l'appunto. Infatti, se dovessimo iniziare a consultare da capo (per l'ottava volta) tutte le amministrazioni che abbiamo dovuto coinvolgere per costruire lo schema, allora ci potrà forse convenire di arrenderci. Il dpcm cui mi riferisco fissa dei termini inerenti alle procedure degli enti coinvolti nello sdoganamento. Esso è quindi considerato come una sorta di carta dei servizi: pertanto, riusciamo a immaginare quale possa essere il problema. I termini, però, sono stati scelti, sono state fatte innumerevoli riunioni, vi sono stati vari passaggi ed io credo che, dopo sei anni, vi sia il dovere di produrre questo provvedimento.

PRESIDENTE. Il percorso del dpcm sullo sportello unico è dunque iniziato nel 2004, con il provvedimento inserito in finanziaria?

PELEGGI. Il percorso è iniziato nel gennaio del 2004 e già nel marzo successivo avevamo approntato una bozza di dpcm.

PRESIDENTE. Da allora il percorso non è stato ancora ultimato.

PELEGGI. No, signor Presidente. Come dicevo, siamo giunti alla settima versione del provvedimento. Ogni tanto la trattativa riprendeva, ma si manifestava qualche resistenza.

PRESIDENTE. Nel frattempo, lo sportello unico non ha ancora avuto esecuzione in concreto?

ALVARO. Signor Presidente, da un punto di vista operativo e telematico lo abbiamo già realizzato con le amministrazioni che, su base volontaria, hanno manifestato l'intenzione di partecipare.

Il dpcm, infatti, ha la sola funzione di rendere obbligatorio lo sportello unico entro tre anni dalla sua entrata in vigore. Nulla vieta, però, a tutte le amministrazioni intenzionate a partecipare a questo scambio telematico (in base, peraltro, a regole già prescritte dal codice dell'amministrazione digitale) di avviarlo. A questo riguardo, informo che abbiamo già avviato lo sportello unico doganale nei confronti del Ministero dello sviluppo economico e che esso è già completamente operante per quanto riguarda i certificati che danno titolo all'importazione e all'esportazione di prodotti agricoli (che vengono, quindi, consultati e controllati per via completamente telematica). Stiamo per adottare una procedura simile con il Ministero della salute per quanto riguarda i certificati sanitari, e con Age-control.

PELEGGI. Le potenzialità dello sportello unico sono del resto enormi. Il sottosegretario Giachino ci ha convocato all'ultimo tavolo dei trasporti, tenutosi presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, dove abbiamo presentato un'applicazione dello sportello unico che potrebbe essere immediatamente utilizzata. Si tratta del controllo delle autorizzazioni al trasporto per i camionisti nell'ambito dell'autotrasporto commerciale. Il sistema attuale si basa sui cosiddetti «CEMT», vale a dire i certificati rilasciati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Ebbene, in uno dei quattro documenti da noi consegnati a questa Commissione vi è l'elenco dei Paesi i cui trasportatori possono oggi viaggiare sul nostro territorio nazionale, purché dotati di una licenza. Trattandosi di una licenza cartacea fatta con le fustelle, può essere sottoposta a ogni tipo di controllo da parte nostra e di tutte le Forze di polizia, ma nel comparto sussiste comunque una forte lamentela sull'argomento dal momento che, in effetti, molti trasportatori girano con fogli falsi.

Lo sportello unico, semplicemente attraverso l'interoperabilità con il sistema del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, consente di inviare automaticamente la licenza agli uffici doganali. Questo farà sì che, ogniqualevolta si presenterà in dogana una motrice che porterà un *container*, se in possesso della licenza fornita dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti le verrà annullata un'entrata e ne sarà data notizia a tutte le Forze di polizia. Il cabotaggio interno, che si avvaleva dell'utilizzo di una quota della licenza al momento dell'entrata, non sarà più possibile, perché non gireranno più foglietti di carta falsificabili in fustelle non stagne. Ad esempio, è possibile sdoganare in domiciliazione; in quel caso, la fustella dovrebbe essere staccata dal domiciliante, vale a dire dall'imprenditore che riceve la merce: potete immaginare! Ebbene, nel caso dello sdoganamento in domiciliazione, la dichiarazione doganale già trasmessa consentirebbe di annullare automaticamente la licenza al trasportatore, abbinando quel *container* a quella certa motrice. A quel punto, il cabotaggio sarebbe finito, perché se la motrice fosse fermata per un controllo su strada, non

potrebbe essere presentata la fustella annullata dal sistema telematico. Questi sono i vantaggi e non credo che siano piccoli. Con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti stiamo quindi cercando di avviare questo sistema.

Questo è solo un esempio utile per mostrare che vantaggi possa comportare l'utilizzo della telematica in un comparto come questo, dove esiste una grande sensibilità in materia.

PRESIDENTE. Dopo aver ascoltato tante informazioni, tutte molto importanti (ringraziamo per la documentazione cartacea depositata presso l'Ufficio di segreteria, che consentirà di svolgere ulteriori approfondimenti), vorrei porre una domanda sul quadro europeo.

Sono sempre stato convinto che l'ultima cosa che si riuscirà a realizzare in Europa, dopo la liberalizzazione degli scambi e del transito delle persone, sarà il fronte fisco-dogane. Lei ha confermato che l'armonizzazione delle dogane è lontana dall'essere realizzata, che ogni Paese fa per sé e, quindi, che quanto state facendo, con grande merito, molta intelligenza e coraggio, per contrastare elusioni e sottofatturazioni, non è detto che lo facciano anche gli altri Paesi. Pertanto, quando si dice che molti porta-container preferiscono viaggiare per cinque giorni in più nel traffico per andare nei porti del Nord, è solo perché probabilmente lassù trovano «dogane sonnacchiose». Non è ormai in vista, a suo avviso, questa armonizzazione? L'Unione europea non si pone il problema di armonizzare i regolamenti, i comportamenti, le multe e le sanzioni?

FILIPPI Marco (PD). Signor Presidente, vorrei rivolgerle una battuta: ho la sensazione che dall'audizione di oggi sia emersa materia sufficiente per pensare alla prossima riforma portuale! Con il presidente Grillo siamo infatti impegnati in una comune battaglia, «matta e disperatissima», di legislazione portuale. Abbiamo molti punti di distanza, ma anche molti in comune, rispetto agli aspetti che la legge 28 gennaio 1994, n. 84, non ha definito, tra i quali l'autonomia finanziaria dei porti. Abbiamo affrontato la materia portuale più sul piano, per così dire, *hardware*. Credo che oggi abbiamo avuto soltanto un assaggio delle questioni sulle quali, guardando al futuro, superata questa crisi o ritornati ad un adeguato livello di crescita, bisognerà appuntare l'attenzione: le questioni delle dogane (e quindi di accesso delle merci), dei servizi tecnico-nautici (che per me sono sempre più sospetti: penso ad alcune audizioni svolte), nonché del rapporto con le ferrovie o degli aspetti sanitari all'interno del porto.

Lo scenario che il dottor Peleggi ha rapidamente tratteggiato è veramente interessante e credo che il tempo sia solo uno dei fattori importanti riguardo allo sdoganamento delle merci. Forse, l'aspetto più interessante (se mi si passa l'espressione un po' grezza) è il «fattore reciprocità», perché è inutile o può essere persino dannoso avere dogane che fanno il loro mestiere, quando vi è la percezione che da altre parti si determina un vantaggio competitivo di sistema a spese anche nostre. Mi riferisco alla *vulgata* menzionata dal presidente, per cui sostanzialmente si preferisce per-

dere quattro – cinque giorni di navigazione, pur di ottenere una serie di servizi a minor costo, maggiore efficienza del sistema da un punto di vista strutturale ed anche, probabilmente, dogane «più leggere». Sempre che abbia ben capito. Indubbiamente, il dottor Peleggi ha acceso luci molto interessanti sulla materia.

Mi farebbe infine piacere se potesse darci una segnalazione rispetto agli agenti doganali, non solo quelli operanti all'interno delle dogane ma anche alle associazioni. Gli agenti doganali appaiono molto preoccupati del cosiddetto «Testo unico sulle dogane», il regolamento (CE) n. 450/2008, perché – immagino – da un lato lo avvertono con forte preoccupazione dal punto di vista occupazionale (ma è chiaro che non possiamo fare i luddisti e andare contro gli elementi di innovazione), dall'altro però pongono il problema – che non è peregrino – dell'effettiva capacità di controllo delle merci. Da questo punto di vista, sono affezionato all'innovazione tecnologica, però nutro qualche preoccupazione rispetto ad un modo tutto nostro di applicare supercontrolli, creando poi anche enormi falle.

Mi interessa dunque conoscere la sua opinione in proposito.

PRESIDENTE. In un passaggio della relazione del dottor Peleggi mi sembra di aver colto un «se» implicito che mi ha fatto riflettere, vale a dire se e in quanto si determinerà questa collaborazione. Con lo sportello unico e l'utilizzo dei mezzi telematici, con l'informatica che viene in soccorso a questo settore dopo aver rivoluzionato il mondo, ci sarà sempre un ruolo degli agenti spedizionieri, di questi operatori che lavorano all'interno dei porti, oppure il loro ruolo sarà ridimensionato?

PELEGGI. Signor Presidente, è evidente che dobbiamo respingere l'idea che possiamo far crescere la nostra competitività portuale riducendo il livello dei controlli, mentre dobbiamo adoperarci per assicurare lo stesso livello di controllo in ogni dogana comunitaria.

PRESIDENTE. Mi scusi se la interrompo, dottor Peleggi. Siccome sono in Parlamento da più anni di quanti ne sono passati dalla sua nomina a direttore dell'Agenzia, ricordo che in passato, per la verità, la causa della scarsa competizione dei porti del nostro Paese veniva addossata alla macchinosità delle procedure; oggi siamo invece giunti all'assurdo che la scarsa competitività potrebbe derivare dalla troppa efficienza delle nostre dogane!

PELEGGI. Certamente, tant'è vero che gli agenti si chiedono se avranno ancora spazio, quando le dogane italiane adotteranno lo sportello unico, poiché hanno paura di essere scavalcati.

Tuttavia, dietro alla tutela del lavoro portuale c'è il lavoro delle piccole e medie imprese. Oggi molti interventi sono richiesti alle dogane dai detentori dei marchi e dei diritti di proprietà intellettuale in termini di brevetti, nonché da piccole e medie imprese che sono titolari di marchi ma

producono ancora in Italia (perché non si sono delocalizzate tutte, per fortuna). Vi sono poi altre richieste, come quelle in aumento sui controlli sanitari e sulla sicurezza: adesso, anche nei nuovi regolamenti europei, si assiste ad una tendenza diretta a chiedere più sicurezza. Tutte le figure in crescita sono però quelle che vengono certificate ai fini della sicurezza della filiera commerciale: non basta più solo l'agente. L'intero sistema, quindi, ha chiesto una maggiore presenza delle dogane su questo tipo di controlli. Credo pertanto che, non potendo prescindere dal problema di posizionarci sul livello medio dei controlli comunitari, dovremmo paradossalmente chiedere meno comportamenti nazionali e più Europa intesa come maggiore armonizzazione europea. La nostra richiesta va proprio in tale direzione ed è per questo che abbiamo spostato l'attenzione sul problema della sottofatturazione. È un problema che deve necessariamente attivare la Commissione europea, perché ci consente di contestare la mancanza di introiti derivanti dai dazi comunitari, argomento che tocca sul vivo le istituzioni europee.

Il problema della contraffazione, infatti, investe non tanto l'Europa in sé quanto i singoli Stati, in particolare il nostro o quello francese, anche se in misura diversa: se si esaminano con attenzione i dati statistici, ci si può rendere conto, ad esempio, che, storicamente, la Francia ha più denunce di reati di contraffazione, ma procede ad un terzo dei sequestri che effettuiamo noi. In termini più chiari, ciò significa che si effettua una forte attività di controllo negli aeroporti, sulle valigie dei viaggiatori, e più debole nei porti. Ciò dimostra quanto appaiano differenti i dati, se valutati in base ad un altro criterio. Un Paese può essere considerata affidabile, perché ha denunciato, ad esempio, cinquemila soggetti per la diffusione di prodotti contraffatti, ma magari ha effettuato pochi sequestri, perché probabilmente non applica un filtro negli scali portuali e preferisce applicarlo sul turista aeroportuale. Ripeto, le autorità francesi, rispetto a noi, sporgono il doppio delle denunce sui soggetti, ma effettuano un terzo dei sequestri anticontraffazione; questo perché, appunto, il controllo viene fatto in aeroporto, ma una cosa è controllare una valigia, altra è controllare un *container* che arriva al porto. Così funziona il sistema. Questo è il paradosso dei comportamenti doganali, ma bisogna esaminare i dati e metterli a confronto per riuscire a capire come operano gli altri Paesi. Dopo quarantadue anni, ci rendiamo conto che l'Unione è una famiglia un po' abborracciata, dove non c'è ancora una grande intesa.

PRESIDENTE. Quindi, negli aeroporti si procede al controllo anti-contraffazione su singoli soggetti?

PELEGGI. Sì, signor Presidente: per verificare se nella valigia del viaggiatore c'è merce contraffatta. Questo è facile. Ho più volte fatto presente che l'anticontraffazione si fa sulle grosse quantità, quindi effettuando i controlli sui *container*; in tal modo, si denunceranno meno persone, perché si coinvolge un numero minore di società, ma le quantità sequestrate ammontano a tonnellate. Qui sta la notevole differenza. Per-

tanto, leggendo e ponendo a confronto i dati relativi ad un Paese come la Francia, che pure si comporta abbastanza bene ed è attento sotto questo profilo, si scopre che un comportamento di questo tipo in qualche modo consente un'attività più fluida nel porto. È interessante leggere i dati sotto questo aspetto. Su questo argomento c'è un dibattito continuo, più o meno vivace, e a volte si cercano alleanze, ma è un mondo molto complesso.

Cercando di proiettarsi nel futuro, sicuramente l'Unione europea tenderà a costruire una dogana armonizzata avvalendosi dei sistemi informatici. Uno dei passi cruciali in tal senso è stato compiuto il 1° luglio dello scorso anno, quando è stato avviato un sistema basato sul sistema *Economic operator registration and identification* (EORI) che consente di controllare a livello comunitario le partite IVA degli operatori di *import-export* verso Paesi terzi. È stata quindi creata una banca dati comune dei codici di partita IVA nella quale tutti i sistemi attivi nelle dogane di ogni Paese europeo riversano i dati degli operatori nazionali. Il sistema è ora attivo. A fine luglio, la banca dati conteneva 1,5 milioni di operatori, 450.000 dei quali italiani. A quel punto, abbiamo capito che negli altri Stati non esisteva un sistema doganale telematico. Non è pensabile, infatti, che nell'Unione europea solo un milione e mezzo di società facciano *import-export* e ciò risulta ancora più evidente nel momento in cui, sul dato totale, le partite IVA italiane sono ben 450.000. In risposta alla domanda se avessero sistemi che non riuscivano a dialogare, tutti hanno nicchiato. Sarebbe da valutare l'opportunità di attivare la procedura di infrazione, perché è stata disattesa una scadenza comunitaria rigida. L'Olanda, ad esempio, non ha ancora provveduto.

ALVARO. Non li ha ancora completamente inseriti e non l'ha fatto neanche la Germania.

PELEGGI. L'Olanda non ha trasmesso i suoi dati nazionali e non ha nemmeno dichiarato quando lo farà.

FILIPPI Marco (PD). L'Olanda ha il porto di Rotterdam.

PELEGGI. Esatto.

Pertanto, si parte da un quadro che tende all'armonizzazione, ma i sistemi reagiscono in questo modo. Anche la Germania non ha immesso i dati: peraltro, il sistema tedesco è anche molto più complesso, perché di fatto esistono quattro codici di partita IVA, tra cui, ad esempio, uno per gli operatori che lavorano solo all'interno, uno per chi esporta e così via. Si tratta di sistemi diversi e complessi. Alla fine, l'EORI ha dimostrato che le altre dogane europee non funzionano in modo telematico.

Faccio presente che l'analisi dei rischi è imposta dal codice comunitario doganale, il quale non ci consente di effettuare un controllo totale, perché impone di operare una selezione attraverso l'analisi dei rischi che deve basarsi su una serie di variabili fondamentali (traiettoria, tragitto, soggetto, merce a rischio) a seconda del tipo di frode che si intende con-

trastare. Ma come si può operare un'analisi dei rischi? In Italia, i profili di rischio sono inseriti in un sistema in cui confluiscono 10,5 milioni di dichiarazioni; ogni due secondi viene analizzata una dichiarazione doganale valutando una serie di dati in essa contenuti quali l'origine della merce, la provenienza, il soggetto destinatario, il valore. In caso di anomalie il sistema segnala direttamente al funzionario doganale al quale è stata assegnata l'operazione di eseguire un controllo: sarà dunque il sistema stesso che indicherà all'operatore se controllare un dato documento, lasciare passare il *container*, passarlo sotto lo *scanner* o, ancora, aprirlo e controllarlo tutto.

Vi inviterei a visitare la sede dell'Agenzia per osservare come opera il sistema in tempo reale. Infatti, dobbiamo sempre tenere presente che il controllo doganale non è di facile esecuzione, proprio perché va fatto in tempo reale, in quanto la merce c'è in un dato momento, ma dopo un attimo non c'è più: non si tratta di dichiarazioni che possiamo esaminare due anni dopo.

Per prendere visione del sistema non serve recarsi al porto: è tutto telematizzato e i dati ci pervengono in remoto. Si possono anche visionare le immagini delle scannerizzazioni che vengono fatte tutti i giorni. Vengono archiviate e catalogate cinquantamila immagini all'anno e ogni merce ha il proprio codice di catalogo.

PRESIDENTE. Al porto di Genova c'è una struttura in grado di scannerizzare un intero TIR?

PELEGGI. A Genova ce ne sono due, una a San Benigno e una a Voltri; a Vado Ligure ce n'è un'altra; anche a Livorno e a Gioia Tauro ce ne sono due. Attualmente gli *scanner* distribuiti in tutta Italia sono ventotto e i porti più grandi ne hanno tutti due. Gli *scanner* funzionano e ci forniscono anche bei risultati.

Per quanto riguarda i sequestri di cui fa menzione la documentazione che ho consegnato agli Uffici della Commissione, faccio presente che nel 2009 sono stati sequestrati 12,8 milioni di pezzi di abbigliamento ed accessori contraffatti, 11 milioni di pacchetti di sigarette, 9,6 milioni di pezzi di giocattoli (per fallace indicazione d'origine con riferimento alla tutela del *made in*) e 5,3 milioni di pezzi per contrabbando; sono state sequestrate anche 7.419 tonnellate di rifiuti (ambito su cui stiamo lavorando moltissimo) e 3,1 quintali di stupefacenti (quasi tutta cocaina). Dovete sapere che tutte le Forze di polizia in Italia sequestrano 5.000 chili di stupefacenti all'anno, 3.000 dei quali sequestrati al varco doganale con verbali nostri (non lo dirà mai nessuno, però qui posso dirlo), anche se è vero che noi lavoriamo su grandi quantità e che quando intercettiamo un carico è di notevole entità.

PRESIDENTE. Mi scusi, direttore, ma perché sequestrate i rifiuti?

PELEGGI. Normalmente sequestriamo rifiuti dichiarati materia prima secondaria, mentre in realtà sono rifiuti non trattati: ad esempio, si tratta di PET mischiato a teloni in plastica per uso agricolo. Si tratta di rifiuti sostanzialmente industriali: plastiche, carte, che però andrebbero trattate con il percorso particolare del rifiuto speciale, invece vengono stoccate in un *container* e spedite ad Hong Kong o in Africa per essere, quando va bene, intombate, oppure riciclate in prodotti che tornano a noi. Il peggio è quando il PET ed il telone agricolo che abbiamo spedito tornano sotto forma di bottiglia di plastica per l'acqua minerale e molti di questi rifiuti ci dicono proprio questo. Il PET è riciclabile subito. Una bottiglia di plastica ha il tappo fatto di una plastica diversa, ma la bottiglia è in PET ed è riciclabile nell'immediato se viene trattato, lavato e non mischiato; quando, invece, viene mischiato con i teloni agricoli in cui si annidano diserbanti, acidi e quant'altro (materiale inquinato) e il tutto viene sguagliato insieme per diventare nuovamente una bottiglia, fa sì che poi si bevano anche le sostanze inquinanti.

Come si può vedere, l'attività svolta dall'Agenzia, compresa quella antidroga, è considerevole.

PRESIDENTE. La Commissione farà sicuramente una visita all'Agenzia.

PELEGGI. Lo posso considerare un impegno? Secondo me è una buona esperienza, perché le dogane trattano molti aspetti e in modo molto silenzioso. La nostra è una bella struttura e sono certo che avreste una piacevole sorpresa nel vedere come funziona il sistema.

PRESIDENTE. Dichiaro conclusa l'audizione odierna e ringrazio i nostri ospiti del loro intervento.

Rinvio il seguito dell'indagine conoscitiva ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 15,45.

