

Senato della Repubblica - 3-01893 – Interrogazione da discutere in Commissione (8a Lavori Pubblici) presentata dal Sen. Caleo (PD) il 29 Aprile 2015.

CALEO, LANZILLOTTA, Mauro Maria MARINO, VACCARI, PEZZOPANE, Stefano ESPOSITO, AMATI, PUPPATO, DIRINDIN, IDEM, SOLLO, LAI, GIACOBBE, MORGONI, ORRU', CHITI, CUCCA, Gianluca ROSSI - *Ai Ministri delle infrastrutture e dei trasporti e dell'economia e delle finanze* - Premesso che:

con la circolare n. 151/2013 del 28 giugno 2013, l'Agenzia delle dogane illustrava l'avvio sperimentale per le merci arrivate via mare della procedura di importazione presso luoghi autorizzati esterni al porto raggiungibili con automezzi monitorati dal sistema gestito dalla società UIRNET SpA con la quale l'Agenzia siglava nel 2008 un accordo di collaborazione;

il 3 dicembre 2014 l'Agenzia delle dogane annunciava, a mezzo stampa, di avere stipulato una convenzione con la medesima Società UIRNet SpA (soggetto attuatore della piattaforma logistica nazionale PLN in forza del decreto ministeriale 20 giugno 2005 n. 18/Y) e con le Autorità Portuali di La Spezia e Genova, al fine di consentire l'inoltro diretto via camion dei *container* in sbarco presso detti porti e destinati alla società Ikea, senza emissione di documenti doganali. Tale procedura, definita sperimentale, viene denominata nel comunicato diramato "corridoio doganale";

il 13 aprile 2015 l'Agenzia delle dogane provvedeva all'emissione della Nota n. 44053, con la quale sono state stabilite le modalità di funzionamento della procedura di tali corridoi doganali, altresì denominati "*Fast corridors su strada*", consentendo di fatto anche ad importatori diversi dalla Società Ikea, e con analoghi requisiti, di avviare tale sperimentazione ed estendendo quindi la stessa su tutto il territorio nazionale;

tale nuova procedura prevede l'inoltro dei *container* allo Stato estero, senza assolvimento di IVA e dazio, prescindendo dall'emissione dei documenti doganali di transito (denominati T1) previsti dal Codice doganale comunitario e si configura quindi a giudizio degli interroganti come potenzialmente lesiva degli interessi nazionali e comunitari, sia in tema di fiscalità che di sicurezza;

il Codice doganale comunitario (Regolamento CE 2913/92), all'art. 4, elenca un numero finito e ben specificato di destinazioni doganali dalle quali non si può prescindere e la procedura di "corridoio" appare in palese violazione di tale disposizione;

l'art. 91 del Codice doganale comunitario (paragrafo 2) prevede che la circolazione di merci non comunitarie debba avvenire in modo esclusivo in base al regime di transito comunitario esterno con l'emissione del documento doganale denominato T1;

le disposizioni di cui sopra sono state integralmente riprese dagli artt. 5, 210 e 226 del nuovo Codice doganale dell'Unione europea (Regolamento UE n. 952/2013) che entrerà definitivamente in vigore nel giugno del 2016.

per ottemperare alle norme e alle disposizioni legislative in materia di sicurezza e di tutela dell'Erario il documento doganale, che obbligatoriamente deve essere emesso all'atto dell'introduzione di merci sul territorio Comunitario, rappresenta lo strumento iniziale ed imprescindibile necessario al trasferimento dei dati al sistema informatico di analisi dei rischi della Agenzia delle dogane. Tale analisi avviene secondo parametri ben definiti e finalizzati a non escludere *a priori* nessuna partita di merce dalla possibilità di essere sottoposta a controllo;

l'Agenzia delle dogane, anche nel rispetto delle normative dell'Unione europea, in questi anni ha già investito ingenti risorse di denaro pubblico, nelle aree portuali destinate alle procedure di sdoganamento per controlli, verifiche, sicurezza e per la tutela della salute pubblica e le stesse infrastrutture materiali ed immateriali per loro natura non sono né delocalizzabili né riadattabili per altri siti.

la procedura di *fast corridors* su strada rappresenta un *unicum* italiano, non risultando disciplinata e quindi attiva in alcun altro paese dell'Unione europea,

considerato altresì che:

in forza di quanto sopra premesso, potrebbe essere elevato il rischio di una procedura di infrazione dell'Unione europea a carico del nostro Paese;

la società UIRNet, alla quale verrebbe affidato il monitoraggio dei citati contenitori non correttamente introdotti sul territorio nazionale, destinataria di ingenti finanziamenti pubblici, potrebbe a giudizio degli interroganti non assicurare le necessarie garanzie di imparzialità e neutralità commerciale nel trattamento dei dati. La partecipazione nella società di una serie di soggetti privati operanti nel settore della logistica (alcuni interporti) potrebbe, infatti, pregiudicare gli interessi degli altri soggetti che non rientrano nella partecipazione;

la UIRNet ha indetto gara per l'individuazione del gestore della PLN (piattaforma logistica nazionale) e l'unico soggetto identificato quale promotore della stessa risulta essere l'Associazione temporanea di imprese, costituita dalle società di servizi dell'associazione dell'autotrasporto Fai, consorziate con HP Enterprise Services Italia Srl e Vitrociset SpA). La presenza all'interno dell'ATI di Fai Service, emanazione appunto di una associazione di autotrasportatori, potrebbe costituire, a giudizio degli interroganti, un'ulteriore fonte di conflitto di interesse;

la stessa CONFETRA, massima Associazione di riferimento nel settore della logistica, con un recentissimo comunicato stampa rileva che "il sistema logistico non sopporterà ulteriori costi per strutture inutili e grandi fratelli affidati a soggetti non meritevoli" facendo presagire un aggravio di costi balzelli a carico della merce, rendendo meno competitiva la logistica e la portualità italiana;

le stesse Associazioni di categoria hanno più volte richiesto l'adeguamento del sistema di controlli doganali italiano agli *standard* del Nord Europa, con estensione degli orari degli uffici, piena applicazione delle procedure di sdoganamento in mare e completa realizzazione dello sportello unico che a tutt'oggi tali procedimenti risultano solo parzialmente applicati, si chiede di sapere dai Ministri di indirizzo:

se ritengano che la procedura di "*fast corridors*", ossia l'inoltro di merce estera sul territorio nazionale via strada senza l'emissione della documentazione doganale, sia conforme alla normativa comunitaria di riferimento sopra citata;

se risponda al vero che tale procedura è destinata, su iniziativa dell'Agenzia delle dogane, ad estendersi anche al trasferimento via treno di *container* a Stati esteri dai porti agli interporti, prescindendo anche in questo caso dall'emissione di documenti doganali;

se sia stato adeguatamente valutato l'impatto economico delle nuove procedure in termini di costi a carico della merce e dello stato;

se ritengano che il sistematico spostamento dei controlli sulla merce estera dai porti in luoghi dell'interno, ossia presso aziende ed eventualmente interporti, fornisca le medesime garanzie in termini di presenza presso tali luoghi di attrezzature e personale specializzato, a garanzia della sicurezza della salute dei cittadini e degli interessi erariali e senza ulteriori aggravii a carico della collettività;

come intendano giustificare e recuperare gli ingenti investimenti pubblici fatti dalle Agenzia delle dogane, anche recentemente, per attrezzare le aree portuali destinate alle operazioni di sdoganamento per controlli, verifiche e per la tutela e la sicurezza della salute pubblica;

quali iniziative intendano intraprendere per verificare l'effettiva imparzialità dei soggetti deputati a gestire la piattaforma logistica nazionale e dunque il flusso dei dati relativi ai "*fast corridors*", per evitare conflitti di interesse e violazioni delle normative in materia di libero mercato e concorrenza;

se e quali strumenti verranno adottati nelle procedure di *fast corridor* per garantire, (considerato che il disciplinare non prevede l'emissione di documento doganale da trasmettere al sistema informativo centrale dell'Agenzia delle dogane), la gestione del processo di analisi dei rischi sulle attività di sdoganamento come previsto dalle normative nazionali ed europee, e se non si ritenga che tale inadempimento potrebbe elevare il rischio di reati e limiti la sicurezza della collettività;

quali iniziative intendano intraprendere al fine di consentire la piena operatività delle procedure di sdoganamento in mare e di sportello unico doganale, che nel rispetto della sicurezza fiscale sanitaria e di salute pubblica hanno contribuito ad un reale efficientamento della catena logistica senza costi aggiuntivi sulla merce e sulla collettività.

(3-01893)

Senato della Repubblica – 3-01929 – Interrogazione a risposta orale presentata dal Sen. Aracri (FI-PDL) il 13 maggio 2015.

ARACRI - Ai Ministri dell'economia e delle finanze e delle infrastrutture e dei trasporti -
Premesso che:

ai sensi del decreto ministeriale del 20 giugno 2005, n. 18 T del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, e dell'articolo 61-bis, rubricato "Piattaforma per la gestione della rete logistica nazionale", del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, recante "Disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo delle infrastrutture e la competitività", convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012 n. 27, la società UIRNET è stata designata soggetto attuatore unico per la realizzazione del sistema di gestione della logistica nazionale;

Uirnet si pone l'obiettivo di mettere in rete il mondo dei trasporti e della logistica creando un sistema ITS (*Intelligent Network System*) di dialogo integrato degli attori intermodali;

in data 3 dicembre 2014, l'Agenzia delle dogane annunciava di aver stipulato una convenzione con la società UIRNET SpA e con le autorità portuali di La Spezia e Genova, per l'inoltro diretto, via camion, dei *container* in sbarco presso tali porti e destinati ai magazzini di Piacenza della società Ikea SpA, con costi esclusivi a carico dello Stato italiano;

sulla *Gazzetta Ufficiale* n. 36 del 25 marzo 2015 è stata pubblicata l'aggiudicazione dell'appalto per la funzione di Promotore per l'affidamento in finanza di progetto per l'estensione e la gestione della piattaforma logistica nazionale, preso con delibera di Consiglio di amministrazione dell'11 febbraio 2015, in favore dello RTI (raggruppamento temporaneo d'impresa) fra HP Enterprise Services Italia Srl, FAI Service società Cooperativa, Vitrociset SpA (promotore con diritto di prelazione nella futura gestione);

con nota protocollo n. 44053 del 13 aprile 2015, l'Agenzia delle dogane e dei Monopoli, ha comunicato le modalità operative della procedura di attuazione dei corridoi doganali, ha impartito le istruzioni per l'attivazione in via sperimentale di corridoi controllati dalla piattaforma logistica nazionale (PLN), estendendo l'applicazione anche ad altri soggetti su tutto il territorio Nazionale;

tale procedura ha lo scopo di trasferire via strada i *container* sbarcati dalle navi senza l'assolvimento dei diritti doganali gravanti, prescindendo dall'utilizzo delle modalità del transito comunitario previsto, per tale fattispecie, dal Regolamento (CEE) n. 2913/92 del consiglio del 12 ottobre 1992, che istituisce un codice doganale comunitario, abrogato e sostituito dal regolamento 9 ottobre 2013, n. 952/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio;

il transito comunitario è un regime volto a garantire l'attuazione del principio di libera circolazione delle merci nel territorio dell'Unione europea senza l'assolvimento dei dazi doganali e delle misure di politica commerciale, ai sensi di quanto disposto dagli articoli da 93 a 97 del citato codice doganale comunitario di cui al Reg.2913/92, recanti disposizioni particolari relative al transito comunitario esterno;

la Commissione europea, con il Regolamento (CEE) n. 2454/1993 come modificato dal regolamento (CEE) 2787 del 2000, ha conferito una base d'idea al progetto di informatizzazione del transito comunitario denominato N.C.T.S. (*new computerised transit system*), con lo scopo di assicurare il buon esito delle operazioni di transito e di migliorare e prevenire le eventuali frodi, utilizzando dichiarazioni telematiche;

il regolamento 9 ottobre 2013, n. 952/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce il codice doganale dell'unione (rifusione), in vigore dal 1° maggio 2016, ha riportato integralmente agli articoli 5 (Definizioni), 210 (ambito di applicazione) e 226 (Transito esterno), le disposizioni precedenti definendo inoltre, negli atti di implementazione e negli atti delegati, l'implementazione delle procedure informatiche del transito comunitario,

si chiede di sapere:

se ai Ministri in indirizzo risulti che la procedura definita dalla nota 44053 del 13 aprile 2015 dall'Agenzia delle dogane "Fast Corridor ", che consente alle merci non sdoganate di transitare sul territorio senza l'accompagnamento di documento doganale di transito, violi i principi stabiliti dal codice doganale comunitario di cui al Regolamento 2913/92 art.91, paragrafo 2, e ripresi dal nuovo codice dell'Unione doganale di cui al regolamento 952/2013 articoli 5, 210 e 226;

se la procedura dei "Fast Corridor " violi i principi stabiliti dagli articoli 101 e 102 (ex art.81 e 82) del Trattato 25 marzo 1957 (Trattato sul funzionamento dell'Unione europea) come modificato dall'articolo 2 del Trattato di Lisbona del 13 dicembre 2007 (ratificato dall'Italia con la legge 2 agosto 2008, n.130), nonché del regolamento (CE) n. 1/2003 del Consiglio concernente l'applicazione delle regole di concorrenza di cui agli articoli 81 e 82 del trattato;

se l'affidamento del monitoraggio dei *container* in via esclusiva a una compagine societaria di natura privatistica sia contrario ai principi della libera concorrenza;

se sia stato valutato l'impatto economico delle procedura "Fast Corridor" a carico della merce. (3-01929)

Camera dei Deputati – 2-00977 - Interpellanza urgente (ex articolo 138-bis del regolamento) presentata dall'On. Oliaro (SCpI) il 15 Maggio 2015.

I sottoscritti chiedono di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, il Ministro dell'economia e delle finanze per sapere – premesso che:

il 3 dicembre 2014 l'Agenzia delle Dogane annunciava, a mezzo stampa, di avere stipulato una convenzione con la società UIRNet spa (soggetto attuatore della piattaforma logistica nazionale PLN in forza del decreto ministeriale 20 giugno 2005 n. 18/Y) e con le autorità portuali di La Spezia e Genova, con cui veniva autorizzato l'inoltro diretto via camion dei container sbarcati presso detti porti e destinati alla società Ikea, senza emissione di documenti doganali. La citata procedura, sperimentale, veniva definita con il termine di «corridoi doganali»;

successivamente, in data 13 aprile 2015 l'Agenzia delle dogane con nota n. 44053 stabiliva le modalità di funzionamento della procedura di tali corridoi doganali, la cui denominazione veniva aggiornata in «Fast corridors su strada», con le quali si prevede l'inoltro dei container allo Stato estero, senza assolvimento di IVA e dazio, prescindendo dall'emissione dei documenti doganali di transito (denominati T1) previsti dal Codice doganale comunitario;

l'articolo 91 del Codice doganale comunitario (paragrafo 2) prevede che la circolazione di merci non comunitarie debba avvenire in modo esclusivo in base al regime di transito comunitario esterno con l'emissione del documento doganale denominato T1 e delle relative garanzie; inoltre, all'articolo 4 del regolamento (CE) 2913/92 si elenca un numero definito e ben specificato di destinazioni doganali dalle quali non si può prescindere; conseguentemente risulta secondo gli interroganti evidente come la procedura di «corridoio» sia in violazione di tale disposizione;

le citate disposizioni sono state integralmente riprese e confermate dagli articoli 5, 210 e 226 del nuovo Codice Doganale dell'Unione europea (Regolamento UE n. 952/2013) che entrerà definitivamente in vigore nel giugno del 2016;

a normativa invariata il documento doganale, che obbligatoriamente deve essere emesso all'atto dell'introduzione di merci sul territorio comunitario, rappresenta sia lo strumento normativo necessario ed imprescindibile alla tutela dei diritti erariali dello Stato italiano e di quelli della Unione Europea, sia il documento sulla base del quale vengono inviati i dati alla centrale dei rischi delle Agenzia delle dogane;

la procedura dei «Fast corridors», non prevedendo l'anticipazione di tali dati, esclude le merci così trasferite da ogni forma di controllo con il potenziale rischio di abusi anche da parte di soggetti terzi che, approfittando di tale semplificazione, potrebbero, all'insaputa dell'importatore, utilizzare detti corridoi per traffici illeciti;

la citata procedura dei corridoi doganali, inoltre, non prevede alcun controllo prodromico, previsto per legge, di natura sanitaria a cui tutti i carichi destinati al consumo o contatto umano sono obbligatoriamente soggetti, inoltre l'iter dei fast corridors su strada rappresenta un unicum italiano, che non risulta disciplinato e quindi attivo in alcun altro paese dell'Unione Europea;

potrebbero essere elevati i rischi di procedure di infrazione dell'Unione europea a carico del nostro Paese per violazione degli obblighi imposti dal Codice doganale comunitario anche in relazione alla circolazione delle merci, per violazione delle norme sanitarie, per violazione delle norme sulla concorrenza tra Paesi membri, assumendo l'Italia una iniziativa che si pone al di fuori del quadro dispositivo comunitario con lo specifico obiettivo di favorire alcuni operatori a discapito di altri;

la procedura attivata con i corridoi doganali palesa evidenti rischi e lacune in merito al pronto assolvimento dei diritti erariali di confine non includendo o non prevedendo adeguate garanzie per lo Stato italiano;

in base alla normativa vigente è fatto obbligo al trasportatore che fisicamente esegue il trasporto delle merci dal porto al magazzino di destino di scortare la merce oltre che con la lettera di vettura anche con la bolla doganale, pertanto non si comprende, alla luce del disciplinare diramato, quali strumenti siano dati al trasportatore per poter dimostrare, in sede di controlli stradali, di non essere passibile delle sanzioni e delle procedure legate all'ipotesi di contrabbando - :

se i Ministri interrogati ritengano che la procedura dei «corridoi doganali», prevedendo l'inoltro di merce estera sul territorio nazionale via strada senza l'emissione della documentazione doganale, sia conforme alla normativa comunitaria di riferimento sopra citata e dunque non esponga lo Stato italiano ad azioni di infrazione da parte dell'Unione europea;

se risponda al vero che tale procedura sia destinata, su iniziativa dell'Agenzia delle dogane, ad estendersi anche al trasferimento via treno di containers allo Stato estero dai porti agli interporti, prescindendo anche in questo caso dall'emissione di documenti doganali - in potenziale contrasto con le norme comunitarie;

se sia stato adeguatamente valutato l'impatto economico tendente a favorire, con oneri a carico dello Stato e dunque della comunità, solo alcune grandi multinazionali, con ciò recando ulteriore danno al tessuto economico nazionale composto da piccole e medie imprese;

se il sistematico spostamento dei controlli su la merce estera dai porti in luoghi dell'interno, ossia presso aziende e/o interporti, possa costituire alla luce della delocalizzazione dei controlli da parte del personale delle pubbliche amministrazioni, un aumento di costi a carico della collettività e dello Stato legato a nuove sedi di controllo, nuove attrezzature, spese di trasferta e di personale specializzato, che dovrà coprire fasce di territorio sensibilmente maggiori delle attuali e garantire la sicurezza e la tutela della salute dei cittadini, nonché degli interessi erariali dello Stato;

se e quali strumenti verranno adottati nelle procedure di fast corridors per garantire (considerato che il disciplinare non prevede l'emissione di documento doganale da trasmettere al sistema informativo centrale dell'Agenzia delle dogane) la gestione del processo di analisi dei rischi sulle attività di sdoganamento come previsto dalle normative nazionali ed europee, e se non si ritenga che tale inadempimento potrebbe elevare il rischio di reati e limitare quindi la sicurezza della collettività;

se e quali iniziative intendano intraprendere al fine di consentire la piena operatività delle procedure di sdoganamento in mare e di sportello unico doganale, che invece consentirebbero, senza necessità di ricorrere alla procedura dei corridoi doganali, di garantire il totale rispetto delle norme comunitarie, sia doganali che sanitarie, il totale rispetto del principio di libera concorrenza e pari dignità tra piccole e medie imprese e grandi imprese, il risparmio di ulteriori ingenti investimenti da parte dello Stato per garantire i controlli a destino, la certezza del massimo controllo sia ai fini di security sia ai fini di safety, con ciò evitando richiami e/o procedure di infrazione da parte dell'Unione europea. (2-00977) «Oliaro, Mazziotti Di Celso».

In data 29 aprile (visibile online il 5 maggio 2015) è stata presentata l'interrogazione a risposta scritta n. 006803-15 da eurodeputati italiani Giovanni Toti (PPE), Lara Comi (PPE), Alberto Cirio (PPE) e riguardante il corridoio doganale presso il porto di La Spezia.

Per il testo dell'interrogazione:

Con una convenzione tra la società UIRNet e l'Agenzia delle Dogane presso il porto di La Spezia è stato istituito un corridoio doganale che permette a taluni soggetti di sbarcare le proprie merci senza obbligo di sdoganamento in porto.

La stessa convenzione ha creato i "fast corridors su strada", che autorizzano l'inoltro via strada dei container allo Stato estero direttamente allo sbarco, senza assolvimento di Iva e dazi e prescindendo dall'emissione dei documenti doganali di transito.

Questa decisione danneggia la professionalità degli spedizionieri doganalisti della Spezia, gli investimenti in anni di specializzazione e di strutture, tutte le entità che nel porto si occupano dello sdoganamento e mette a rischio un settore chiave dell'economia locale.

Si chiede alla Commissione europea:

1. Ritiene di valutare l'impatto economico delle nuove procedure in termini di costi a carico dello Stato e ravvisa elementi distorsivi della libera concorrenza e dell'iniziativa privata?
2. Ritiene che l'affidamento in via esclusiva dell'attività di monitoraggio dei container introdotti alla società UIRNet integri una violazione delle normative comunitarie in materia di concorrenza?
3. Considerato che la nuova procedura non prevede emissione di documenti doganali prima dell'uscita dai porti, quali sono i rischi e le garanzie sia in tema di fiscalità che di sicurezza per gli Stati membri?