



Senato della Repubblica



Camera dei deputati

Giunte e Commissioni

XV LEGISLATURA

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 2

**COMMISSIONE PARLAMENTARE  
per la semplificazione della legislazione**

INDAGINE CONOSCITIVA SULLA SEMPLIFICAZIONE DELLA  
LEGISLAZIONE, CON PARTICOLARE RIFERIMENTO ALLO  
STATO DI ATTUAZIONE DEL PROCEDIMENTO PER  
L'ABROGAZIONE GENERALIZZATA DI NORME DI CUI  
ALL'ARTICOLO 14 DELLA LEGGE 28 NOVEMBRE 2005, N. 246

6<sup>a</sup> seduta: martedì 13 marzo 2007

Presidenza del presidente FUDA

## I N D I C E

**Audizione dei rappresentanti dell'Associazione italiana delle imprese di logistica, magazzini generali e frigoriferi, terminal operators portuali, interportuali ed aeroportuali (ASSOLOGISTICA), dell'Associazione italiana terminalisti portuali (ASSITERMINAL) e della Federazione imprese di servizi (FISE)**

PRESIDENTE:		
– FUDA (Misto-PDM), senatore . . . .	Pag. 3, 4, 7 e passim	
BANTI (Ulivo), senatore . . . . .	5, 13, 15	
BORGHESI (IdV), deputato . . . . .	6, 12	
SCARPETTI (Ulivo), senatore . . . . .	6	
		<i>INGROSSO, componente della Commissione Dogane dell'Assologistica . . . . .</i>
		<i>MORELLI, componente della Commissione Dogane dell'Assologistica . . . . .</i>
		<i>MESSINA, vice presidente dell'ASSITERMINAL . . . . .</i>
		<i>TEOFILATTO, direttore della Sezione lungotermine dell'Associazione dell'industria, dell'autonoleggio e dei servizi automobilistici della FISE . . . . .</i>
		17

*N.B. Sigle dei Gruppi parlamentari del Senato della Repubblica: Alleanza Nazionale: AN; Democrazia Cristiana-Partito repubblicano italiano-Indipendenti-Movimento per l'Autonomia: DC-PRI-IND-MPA; Forza Italia: FI; Insieme con l'Unione Verdi-Comunisti Italiani: IU-Verdi-Com; Lega Nord Padania: LNP; L'Ulivo: Ulivo; Per le Autonomie: Aut; Rifondazione Comunista-Sinistra Europea: RC-SE; Unione dei Democraticicristiani e di Centro (UDC): UDC; Misto: Misto; Misto-Consumatori: Misto-Consum; Misto-Italia dei Valori: Misto-IdV; Misto-Italiani nel mondo: Misto-Inm; Misto-L'Italia di mezzo: Misto-Idm; Misto-Partito Democratico Meridionale (PDM): Misto-PDM; Misto-Popolari-Udeur: Misto-Pop-Udeur; Misto-Sinistra Critica: Misto-SC.*

*Sigle dei Gruppi parlamentari della Camera dei deputati: L'Ulivo: Ulivo; Forza Italia: FI; Alleanza Nazionale: AN; Rifondazione Comunista-Sinistra Europea: RC-SE; UDC (Unione dei Democratici Cristiani e dei Democratici di Centro): UDC; Lega Nord Padania: LNP; Italia dei Valori: (IdV); La Rosa nel Pugno: RosanelPugno; Comunisti Italiani: Com.It; Verdi: Verdi; Popolari-Udeur: Pop-Udeur; Democrazia Cristiana-Partito Socialista: DC-PS; Misto: Misto; Misto-Minoranze linguistiche: Misto-Min.ling.; Misto-Movimento per l'Autonomia: Misto-MpA.*

*Intervengono il dottor dottor Goffredo Ingoli, il dottor Maurizio Ingrosso, il dottor Stefano Morelli e il dottor Roberto Scotto, componenti della Commissione dogane dell'ASSOLOGISTICA, il dottor Ignazio Messina, vice presidente dell'ASSITERMINAL, e il dottor Teofilatto, direttore della sezione lungo termine dell'Associazione dell'industria dell'autonoleggio e dei servizi automobilistici della FISE.*

*I lavori hanno inizio alle ore 11,10.*

#### PROCEDURE INFORMATIVE

**Audizione dei rappresentanti dell'Associazione italiana delle imprese di logistica, magazzini generali e frigoriferi, terminal operators portuali, interportuali ed aeroportuali (ASSOLOGISTICA), dell'Associazione italiana terminalisti portuali (ASSITERMINAL) e della Federazione imprese di servizi (FISE)**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'indagine conoscitiva sulla semplificazione della legislazione, con particolare riferimento allo stato di attuazione del procedimento per l'abrogazione generalizzata di norme di cui all'art. 14 della legge 28 novembre 2005, n. 246, sospesa nella seduta del 6 marzo scorso.

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 vi sono osservazioni, tale forma di pubblicità è dunque adottata per il prosieguo dei lavori.

La pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà inoltre assicurata anche dalla pubblicazione del resoconto stenografico.

È in programma oggi l'audizione dei rappresentanti dell'Associazione italiana delle imprese di logistica, magazzini generali e frigoriferi, terminal operators portuali, interportuali ed aeroportuali (ASSOLOGISTICA), dell'Associazione italiana terminalisti portuali (ASSITERMINAL) e della Federazione imprese di servizi (FISE), a cui dò il benvenuto a nome della Commissione. Per ASSOLOGISTICA sono presenti – ad eccezione del dottor Paolo Marcucci, che si scusa per essere stato trattenuto da un impegno – il dottor Goffredo Ingoli, il dottor Maurizio Ingrosso, il dottor Stefano Morelli e il dottor Roberto Scotto, componenti della Commissione dogane; per ASSITERMINAL, è presente il vice presidente, dottor Ignazio Messina, e per la FISE il dottor Teofilatto, direttore della sezione lungo termine dell'Associazione dell'industria dell'autonoleggio e dei servizi automobilistici.

*INGROSSO.* Signor Presidente, rappresento ASSOLOGISTICA, svolgo la mia attività lavorativa presso il *Medcenter Container Terminal (MCT)* nel porto di Gioia Tauro e, in quanto responsabile del settore doganale, mi occupo, per l'appunto, di problematiche doganali; mi soffermerò, pertanto, sulle questioni riguardanti tali attività nella sfera portuale e interna.

Per rimanere in un ambito strettamente legato al tema ed all'origine di questa Commissione, ricordo che vige ancora una legge del 1926, che regola l'attività dei magazzini generali, la quale ha, ovviamente, necessità di essere rivista, modificata e adattata alle esigenze attuali. Inoltre, è ancora in vigore il regio decreto 13 febbraio 1896, n. 65, che regola l'attività marittima e portuale: è ovvio che, a distanza di oltre cento anni, le enunciazioni contenute in tale testo sono obsolete e inapplicabili nella maggior parte dei casi; però, poiché è ancora formalmente in vigore, ogni tanto qualcuno lo richiama.

PRESIDENTE. Mi scusi se la interrompo, dottor Ingrosso.

Certamente, l'aspetto che lei sta toccando riguardante le leggi che risalgono a un periodo antecedente al 1970 rientra proprio specificatamente nei temi di cui si occupa questa Commissione. Allora, le rivolgo la stessa domanda che una collega ha posto nella scorsa audizione al dottor Spallanzani: a parte questa introduzione generale, siete nelle condizioni di fornirci documenti più dettagliati su come tali leggi, secondo voi, dovrebbero essere modificate o sostituite?

*INGROSSO.* In una fase successiva, sicuramente sì.

PRESIDENTE. Va bene, mi interessava sapere proprio questo.

Prego, prosegua pure.

*INGROSSO.* Vi è, poi, il testo unico della legge doganale del 1973, superato dalla regolamentazione comunitaria, ma ancora in essere e vigente soprattutto per gli aspetti sanzionatori. Anche in questo caso, è necessario rivedere, modificare e, sicuramente, snellire il testo, affinché in alcuni punti non risulti in contrasto con la normativa comunitaria che, come tutti sappiamo, ha prevalenza su quella nazionale. Queste sono quindi, in linea generale, le leggi che dovrebbero essere riviste.

Per quanto riguarda altre situazioni che necessitano ulteriori miglioramenti e messe a fuoco, ci risulta che, da circa due anni, sia *in itinere* un DPCM, consequenziale al decreto-legge n. 35 del 14 marzo 2005, contenente norme relative alla messa in qualità di porti ed aeroporti, che sembra in dirittura d'arrivo. A nostro avviso sarebbe appunto necessario verificare se lo sia o meno in questa fase.

Per quanto riguarda lo sportello unico, tramite il quale la dogana dovrebbe svolgere un ruolo di coordinamento nell'ambito delle attività portuali, in cui intervengono poi anche altri enti (la sanità marittima, il vete-

rinario, eccetera), sarebbe fondamentale che anche questo progetto andasse in porto nel minor tempo possibile.

A nostro avviso, è necessario anche sviluppare ulteriormente i collegamenti telematici fra i *terminal* portuali della dogana, della Guardia di finanza e di tutti i vari enti che, a vario titolo, intervengono nell'attività portuale; la dogana sta compiendo enormi sforzi in tal senso e questo è, a nostro parere, l'indirizzo giusto.

Esistono problemi di sovrapposizione di compiti fra dogana e Guardia di finanza che, a volte, creano sia duplicazioni nei controlli sia prolungamenti nell'attività di sdoganamento delle varie merci. È, altresì, necessario che, nei porti, i controlli – attività che nessuno vuole mettere assolutamente in discussione – siano svolti in tempi rapidi, altrimenti la loro lentezza comporta una perdita di competitività rispetto ad altri porti europei. Il discorso della competitività, che è tanto in auge in questo momento, trova riscontro quindi anche in tali attività, che sembrano marginali, ma in realtà sono estremamente importanti.

È, inoltre, necessario perseguire una certa uniformità di comportamento a livello comunitario. È opportuno che le maglie siano strette, ma lo devono essere in tutti i Paesi della comunità, altrimenti si assiste ad una distorsione nei traffici: nei porti in cui vi sono difficoltà, la merce viene dirottata altrove, in altri porti; le maglie, dunque, non devono essere larghe, ma strette in egual misura in tutti i porti nell'ambito della comunità.

Su determinati argomenti ed aspetti specifici (ad esempio, i depositi fiscali ai fini IVA) è necessario adeguarsi alle tempistiche degli altri Paesi della Comunità che sono stati più veloci nell'emanare le norme di attuazione. Noi siamo stati un po' più lenti, per cui si assiste, a volte, al proliferare di norme, circolari e disposizioni che creano – tornando al discorso richiamato in precedenza – quelle difformità di comportamento che, poi, contribuiscono a dirottare i traffici verso altri porti europei a scapito dei nostri.

Questo discorso fatto per sommi capi sulle attività portuali ed interne, riassume il punto di vista di ASSOLOGISTICA: mi sono limitato ad un'analisi di carattere generale, perché ho pensato che non fosse il caso di entrare nello specifico, né nel dettaglio; comunque sono questi gli argomenti fondamentali su cui si deve lavorare.

BANTI. Signor Presidente, suppongo che il dottor Ingresso dal suo osservatorio (che è sicuramente privilegiato) abbia conoscenza, almeno in linea generale, delle normative in vigore negli altri Paesi del mondo (ancor più che in quelli europei) per quanto riguarda il campo di cui ci occupiamo; penso agli Stati Uniti, ad esempio, o ad alcuni Paesi orientali, come il Giappone e Singapore. In linea generale, e fermo restando che ogni Paese ha evidentemente una sua caratteristica, se lei dovesse indicare, dottor Ingresso, un modello di legislazione straniera al quale adattare la nostra legislazione, a quale modello farebbe riferimento?

*INGROSSO.* A mio avviso, non esistono modelli specifici. Spesso e volentieri sentiamo dire dai nostri clienti che altrove le cose funzionano meglio e che determinati controlli non ci sono; ma in realtà, se andiamo a verificare, ci sono problemi ovunque. Le normative e le legislazioni doganali si trovano dappertutto; ci sono ovviamente alcuni aspetti che altrove funzionano meglio ed altrove peggio. Il mio parere, strettamente personale, è che non esistono legislazioni modello.

Esistono però situazioni comportamentali di snellezza nei traffici che sicuramente contribuiscono ad una maggiore o minore competitività. Negli ultimi anni abbiamo assistito ad un grande sforzo da parte della dogana per arrivare ad un livello massimo di informatizzazione. Adesso siamo già ad un buon livello, ma è necessario che vi sia uniformità di comportamenti anche all'interno del nostro Paese: non possiamo permetterci che a Napoli si adotti un comportamento o un'interpretazione della normativa, a Gioia Tauro un altro e a Ravenna un altro ancora. Questo è fondamentale.

*BORGHESI.* Dottor Ingrosso, lei ha citato, all'inizio del suo intervento, la legge del 1926 sui magazzini generali. Mi chiedo e le chiedo se nell'economia di oggi, che ha a disposizione tanti sistemi informatici (tra cui la possibilità di ricorrere al RFID per l'identificazione delle merci e per seguirne la movimentazione), abbia ancora un senso una legge sui magazzini generali.

*INGROSSO.* I magazzini generali sono istituzioni datate, che esistono sul mercato da diversi anni e che hanno sempre dato determinate garanzie di affidabilità e di efficienza nei confronti dell'amministrazione; si sono anche trasformate nel corso del tempo. Sicuramente hanno perso un po' di importanza con l'abbattimento delle frontiere nel 1993; sono tuttavia strutture affidabili, che garantiscono l'erario e che, secondo noi, hanno necessità di ricevere ancora un sostegno.

*SCARPETTI.* Vorrei porre al dottor Ingrosso una domanda brevissima, conseguente alla sua prima risposta. Il dottor Ingrosso ha detto che, indipendentemente dalla norma, bisogna tener conto degli atteggiamenti specifici. Ma non si tratta di un lavoro procedurizzato? O meglio, non è possibile standardizzare le attività? Quello che mi pare strano è che, in presenza della stessa normativa, vi siano atteggiamenti e risultati diversi.

*INGROSSO.* Ci sono situazioni in cui la normativa non entra nel dettaglio e nello specifico e situazioni in cui la stessa normativa va interpretata. Credo che ciò accada in diversi comparti, non solo in questo. Va inoltre tenuto presente che il nostro è un settore decisamente specifico e particolare, in cui intervengono diversi enti ed autorità con competenze differenti; è pertanto necessaria un'attività di coordinamento, importantissima, per superare quanto lei diceva.

PRESIDENTE. In merito a tutte queste argomentazioni, dottor In-grosso, vorrei chiederle se è possibile, da parte vostra, fornire alla Commissione un lavoro più dettagliato e particolareggiato. In Italia circolano troppi documenti che rimangono su un piano generale; noi dovremmo invece scendere nel particolare.

In occasione della precedente audizione sono state svolte osservazioni sulla tecnica di recepimento delle direttive comunitarie e sulla differenza che si crea tra l'Italia e gli altri Paesi.

Il lavoro che cerchiamo di portare avanti consiste nel rendere l'Italia più competitiva in un settore molto delicato come è quello della logistica. Independentemente dal fatto che la competenza della Commissione sia limitata alle leggi antecedenti al 1970, a noi servono tutte le informazioni possibili su questo settore, per comunicarle ai Ministeri, per redigere un rapporto e per avviare un confronto con i Ministri interessati, anche su temi che non sono strettamente riservati alla Commissione.

Mi pare che la maggior parte delle leggi ricada già di per sé nell'ambito di competenza della Commissione. Personalmente, sono tuttavia convinto che il lavoro complessivo non debba limitarsi alle leggi che devono essere abrogate, ma debba essere esteso, settore per settore, anche alle leggi successive al 1970 (come la legge doganale del 1973), per accertare se è necessario apportarvi eventuali correzioni che possano evitare il riprodursi di contraddizioni o l'appesantimento del sistema nel suo complesso.

La pregherei pertanto di fornirci, quale rappresentante di ASSOLOGISTICA, tale documentazione: a noi interessa raccogliere e valutare le diverse posizioni, per poi approfondire la discussione.

Il dottor Spallanzani nell'audizione del 6 marzo scorso ha parlato di «effetto sportello»; noi ci troviamo in Italia con una norma unica, ma con sportelli che, nello stesso Paese, funzionano in maniera diversa. Evidentemente è necessaria una normativa o un meccanismo di controllo che ci permetta di uscire da questa situazione.

*MORELLI.* Signor Presidente, sono responsabile dei servizi doganali Italia di Sogemar, società del gruppo Contship Italia che si occupa della logistica del contenitore, quindi del trasferimento dei contenitori dalle banchine portuali verso gli *inland terminal*.

A quanto ha precedentemente riferito il collega vorrei aggiungere due osservazioni, che riguardano opportunità che tutti auspichiamo vengano concesse per rendere più competitivo il nostro Paese, per dare ad esso opportunità di attrarre più merci possibile.

Fluidificando ed attraendo nuovi traffici, anche lo Stato ne gioverebbe in quanto riceve dalla Comunità Europea il 25 per cento delle risorse, dazi doganali, riscosse in ambito nazionale.

Oggi purtroppo vi sono in Europa Paesi che agevolano distorsioni di traffico, la conseguenza è che vi sono molte merci destinate al mercato italiano che non vengono sdoganate in Italia, ma in altri Paesi, dove pare sia più fluido l'attraversamento degli stessi per i canali di destinazione finale.

Un altro aspetto che tutti gli operatori del settore auspicano, è la possibilità di effettuare telematicamente operazioni doganali H24, per permettere anche ai nostri porti che notoriamente nella maggior parte dei casi sono dotati di banchine non idonee in termini di spazi, di ospitare i maggiori quantitativi di merci che oggi vengono richieste dal mercato nazionale ed europeo; l'estensione H24 permetterebbe di sfruttare al meglio queste banchine con l'inoltro simultaneo da sbarco nave dei contenitori verso i siti di destinazione finale. In questo modo si aumenterebbe sostanzialmente la produttività degli spazi banchina.

*MESSINA.* Signor Presidente, la ringrazio per l'audizione odierna e mi complimento con la Commissione per il suo oggetto d'analisi, che ci è parso, quando siamo stati convocati, tanto nobile quanto ambizioso.

Mi permetto di rispondere alla stessa domanda che è stata posta all'associazione ASSOLOGISTICA. Non abbiamo preparato un documento un po' per i tempi ristretti della convocazione e anche perché volevamo capire l'ambito di analisi della vostra Commissione. È vero che tante normative originano prima del 1970, ma poi ci sono state altre disposizioni che le hanno integrate e modificate. Dunque, penso di fare delle osservazioni anche in riferimento a quest'ultime in modo da essere più esaustivo in ordine alle specifiche problematiche.

Desidero fare solo una premessa in merito alla nostra attività. La categoria dei terminalisti portuali è nata relativamente da poco, con la legge istitutiva 28 gennaio 1994, n. 84. La figura del terminalista portuale, in quanto operatore privato che gestisce autonomamente, seppur in maniera sempre molto regolamentata, le operazioni di imbarco e sbarco delle merci nei porti, è stata istituita recentemente e si trova spesso a scontrarsi con una normativa del settore molto datata: i porti esistono da sempre e sono disciplinati da normative, quali in parte il codice della navigazione piuttosto che altre normative internazionali, che sono datate e che non sono state aggiornate con le nuove figure professionali nate nel frattempo in ambito portuale.

Condivido quanto detto dai colleghi di ASSOLOGISTICA in merito alle dogane e quindi non ripeto quanto hanno già espresso. Voglio solo unirmi all'auspicio che non solo il codice doganale comunitario venga applicato maggiormente in Italia, ma anche che tutti gli ordini di servizio, che la Dogana formula a livello locale per dare disposizioni alla Guardia di finanza, siano più omogenei sul territorio italiano, in quanto incidono notevolmente sulla competitività dei porti. Farò un esempio per farvi comprendere meglio la situazione. Ci sono ancora delle normative che prevedono l'intervento della Guardia di finanza sulla banchina a fianco della nave per svolgere un'attività di riscontro all'imbarco della merce. Fate conto che sulla bolletta doganale, in base alla normativa vigente, sono elencate le merci (come cassette piuttosto che qualsiasi altro genere) che sono riposte in un contenitore; la Guardia di finanza dovrebbe svolgere attività di riscontro a bordo della nave verificando che dentro quel contenitore sigillato vi siano effettivamente quelle stesse cassette. È un'at-

tività assolutamente datata: il contenitore, il cui avvento risale a molti decenni orsono, non permette di potere controllare il contenuto delle merci in quanto sigillato all'origine. La dogana prende in carico semplicemente il contenitore per semplificare l'abbinamento delle bollette doganali con le partite di merci ed il controllo, e per fare in modo che tutte le partite di merci del contenitore siano sdoganate. Allora, da questo punto di vista, bisogna prendere atto della nascita del contenitore ed adeguare i controlli sia documentali che reali rispetto all'effettiva verifica.

Non siamo contrari ad alcun tipo di controllo: chiediamo solo però che i controlli siano fatti effettivamente nella pratica, non solo dal punto di vista cartolare. Se il controllo, infatti, si basa eccessivamente sul supporto cartaceo e solo nel momento in cui le merci transitano in un porto, si tende a burocratizzare eccessivamente l'attività anziché effettuare i veri controlli necessari per via dei rischi derivanti dal commercio in quanto tale, legati pertanto alla natura dell'esportatore, dell'importatore e al tipo di relazioni commerciali con i vari Paesi. Tutto ciò riguarda la dogana e la Guardia di finanza. È successo, per esempio, che la Guardia di finanza svolgesse ai varchi portuali quell'attività di riscontro che opera normalmente sul territorio nazionale: bloccare un contenitore appena uscito dal porto, dopo essere stato sottoposto a tutti i controlli di sdoganamento, e svolgere – a dieci metri dal varco portuale – un'attività di riscontro significa penalizzarci fortemente da un punto di vista commerciale perché è nell'ambito portuale che si individua un eccesso di controllo e non, più in generale, sul territorio italiano.

Passando ad altri aspetti, mi permetto di richiamare il tema della sicurezza, in relazione al quale recentemente sono state approvate delle normative che tentano di responsabilizzare eccessivamente gli imprenditori anziché indicare loro ciò che effettivamente deve essere fatto e rispettato, sovrapponendosi, inoltre, a normative internazionali, danno indicazioni estremamente generiche (del tipo: «L'imprenditore deve predisporre tutto quello che si può fare per eliminare...»). A questo punto, come ha giustamente sottolineato un nostro collega, siamo dei candidati colpevoli: con disposizioni così generiche (come ho già detto, del tipo: «Tutto quello che è possibile fare per evitare di...») siamo sempre candidati colpevoli perché è facile, con il senno del poi, a incidente verificatosi, capire quale poteva essere la soluzione. Ma ciò che è peggio è che nell'ambito dei tribunali, per la verifica di eventuali responsabilità degli imprenditori, spesso viene maggiormente accentuata l'attività preventiva di scambio di informazioni cartacee, che alla fine vanifica il tipo di disposizioni che servirebbero per evitare veramente gli incidenti nei porti. Si tende, dunque, a burocratizzare il lavoro e ad essere più attenti che le carte siano in ordine, perché poi comunque il giudice tende a considerare di più le carte anziché l'adozione effettiva delle misure preventive necessarie.

A proposito delle merci pericolose, il loro transito nei porti è estremamente penalizzato. Faccio un esempio: in tutte le nostre città ci sono dei colorifici che vendono vernici e che hanno i depositi nei piani inferiori dei palazzi dove vivono centinaia di famiglie e ciò non crea problemi. Se

si importa, invece, un contenitore di merce pericolosa pari per volume anche ad un quarto del magazzino di un colorificio, esso viene considerato pericoloso ed in alcuni porti viene addirittura richiesta la presenza costante delle guardie ai fuochi. Questa ultima figura è prevista da una legge del 1940 – non ricordo gli estremi precisi – che è stata gradatamente adeguata ed innovata; ebbene, non si capisce se le innovazioni che sono intervenute abbiano o meno abrogato la legge istitutiva del 1940. Inoltre, anche in questo caso l'applicazione non uniforme sul territorio italiano crea svantaggi competitivi enormi.

Il porto è un luogo di per sé sicuro; mi permetto di definirlo così perché non è aperto al pubblico, in esso vi operano persone professionalmente qualificate, che spesso seguono dei corsi prima di poterci lavorare; è molto più sicuro di una qualsiasi città (prima ho fatto l'esempio del colorificio e delle vernici). Nonostante ciò, ricordo che in alcuni porti viene imposto del lavoro, forse per mantenere anche qualche monopolio un po' datato, di 20 o 30 persone senza assumere delle effettive misure di sicurezza che sono state proposte dai terminalisti. Per le navi, inoltre, è prevista la segregazione di alcune tipologie di merci pericolose. In alcuni porti, invece, le merci pericolose sono state concentrate in determinati parchi merci che rappresentano quindi delle «bombe ad orologeria» (in questi luoghi si è concentrato tutto il pericolo); con il controllo di una guardia ai fuochi, che deve solamente vedere se c'è un colaggio o se inizia a prendere fuoco un contenitore, si crede di poter garantire la sicurezza. In realtà poi la responsabilità è sempre in capo all'imprenditore.

Per la Svizzera sarebbe conveniente che molte merci si imbarcassero tramite i nostri porti del Tirreno e del Nord Italia. Invece, proprio per la burocrazia e per i maggiori costi vigenti nel nostro Paese, esse prendono le vie del Nord, per arrivare nei Paesi del Nord Africa, anche se sarebbe assai più vantaggioso, da un punto di vista geografico, che transitassero per i nostri porti.

Mi permetto di aprire una parentesi: la recente normativa sulla *privacy* ha creato qualche problema, nel momento in cui bisogna consegnare o ricevere la merce dai trasportatori. Ci si muove a volte su un filo di lana nel chiedere i documenti (come la targa o quant'altro) ai trasportatori. Si sono verificati dei furti di contenitori perché ci si è spesso opposti nel fornire dei documenti. Quando un soggetto entra in un porto a ritirare della merce, è inevitabile che lo si debba identificare: ciò crea un problema più operativo che di burocratizzazione.

La normativa europea, spesso, viene varata per rendere omogenea ed uniforme la legislazione in ambito comunitario. Noi invece più volte abbiamo recepito le direttive comunitarie – permettetemi la battuta – atteggiandoci a primi della classe, nel senso che le abbiamo peggiorate, o meglio – e non si tratta di un giudizio di merito – le abbiamo rese più stringenti e vincolanti per i nostri operatori rispetto al resto dei Paesi europei. Se la normativa comunitaria deve tendere ad omogeneizzare, allora, nel recepirla, cerchiamo di mantenerla così com'è stata varata dall'Unione o, tutt'al più, se proprio vogliamo, rendiamola più favorevole per la com-

petitività del nostro sistema. Abbiamo recepito, ad esempio, la cosiddetta «direttiva Seveso» estendendola ai porti commerciali, quando invece non si prevedeva che fosse applicata ad essi: questo ha creato un'organizzazione ed una burocrazia veramente penalizzanti. Ai *terminal* contenitori, ad esempio, si dovrebbe applicare la stessa normativa vigente per uno stabilimento industriale, chimico o per una raffineria: tali norme penalizzano fortemente il passaggio delle merci pericolose nei nostri porti.

Un ultimo punto che desidero sottolineare riguarda alcune incongruenze delle attuali figure professionali rispetto a quanto previsto nel codice di navigazione, negli atti concessori e nell'attività che l'autorità portuale deve svolgere in base alla legge n. 84 del 1994. Quest'ultimo provvedimento ha modificato alcuni articoli del codice di navigazione, trasferendo alcune competenze dall'autorità marittima – la capitaneria di porto – a quella portuale – il soggetto che gestisce il territorio – senza distinguere la loro natura, che è completamente diversa. Anche da questo punto di vista, ci ripromettiamo di esprimere osservazioni in merito, per cercare di semplificare i rapporti amministrativi tra l'autorità portuale e i concessionari; in questo senso, cercheremo poi di raccordarci con ASSOPORTI.

Prima di concludere il mio intervento, vorrei sottoporre alla vostra attenzione un altro problema – che, forse, è più di carenza – riguardo alla responsabilità del terminalista. Come ho ricordato in precedenza, tale figura professionale nasce in Italia come operatore privato con la legge n. 84 del 1994. Oggi, vi sono sentenze che affermano l'una il contrario dell'altra in termini di responsabilità del terminalista, che può essere paragonata a quella nella fase del trasporto o di custodia del deposito o del contratto d'appalto: è l'unico soggetto, infatti, titolato a lavorare in porto gestendo un territorio in concessione e che si avvale anche di tutti gli altri operatori autorizzati a lavorare in quell'ambito. Ricordo che in questo caso, avrebbe dovuto essere applicata la Convenzione di Vienna del 1991, purtroppo mai entrata in vigore, in quanto non ratificata da un numero sufficiente di Paesi, che prevedeva un limite di responsabilità.

Oggi, il terminalista si trova ad essere un anello fondamentale nella catena dei trasporti della logistica, senza avere un preciso limite di responsabilità, quando a monte e a valle esistono, invece, precise responsabilità: per la parte marittima, il codice di navigazione, piuttosto che il limite di responsabilità per l'autotrasporto o per il trasporto ferroviario. Vi è, dunque, questo anello mancante. Il giudice, di volta in volta, in base a come configura il contratto tra il terminalista e l'armatore o il rappresentante della merce che consegna o ritira la stessa, applica la normativa prevista a piacimento (nel senso buono del termine), ossia quella che sembra più vicina a questa situazione. Allora presenteremo una proposta per colmare tale lacuna: abbiamo pensato ad un intervento abrogativo dell'articolo 1341 del codice civile e alla sua stesura in una diversa forma che poi vi sottoporremo affinché si possa individuare quel contratto fra imprenditori professionali (tra nave, *terminal* e merce) proprio per individuare la figura del terminalista e, quindi, i rapporti contrattuali, i limiti e le responsabilità che devono essere riconosciuti in capo ad essa.

BORGHESI. Signor Presidente, vorrei rivolgere una domanda a chi si occupa della movimentazione dei contenitori.

A proposito di alcune questioni sollevate dal dottor Messina, desidero sottolineare che negli Stati Uniti, dopo l'attacco alle Torri Gemelle, è stato «scoperto» che su circa 45.000 contenitori che tutti i giorni sbarcano nei porti americani, si riusciva ad effettuare l'ispezione diretta a meno del 5 per cento. Compreso, dunque, che non poteva essere certamente quella la strada per garantire la sicurezza, è stato rapidamente messo in piedi un sistema che, basandosi sulla radio frequenza e su *tag* attivi ed obbligatori per ogni contenitore, permette, in linea di massima, di capire tutto ciò che è avvenuto durante il tragitto. Le risulta che vi siano esperienze del genere nei porti italiani?

So che alcuni operatori stranieri hanno chiesto che anche nei porti italiani si possa instaurare un sistema di identificazione, per permettere proprio a loro di sveltire le operazioni allo sbarco. Attraverso questo sistema, infatti, prima ancora che la nave arrivi, se ne conosce già il contenuto, quindi diventa più facile la gestione dello sdoganamento. Le risulta che sia in atto qualche esperienza del genere?

MESSINA. Tutta la materia riguardante la *security*, da questo punto di vista, è stata da noi analizzata, in questi anni, con ASSOLOGISTICA insieme ad ASSOPORTI, ai Ministeri competenti e anche al Comitato interministeriale per la sicurezza dei trasporti marittimi (il CISM).

Lei ha citato i contenitori in America: ebbene, le faccio un esempio recente, assai calzante perché non ci sono solo i contenitori. Nel periodo estivo dal porto di Genova partono ogni giorno circa 20.000 auto dirette alle isole, per le vacanze. Se si volesse effettuare un controllo, in termini di *security*, sul 10 per cento delle auto in transito, bisognerebbe ispezionarne 2.000: tenete presente che tutte arrivano dalle ore 15 in poi per imbarcarsi e partire verso le 21. Allora, oltre al fatto che non vi sono gli spazi necessari, si dovrebbe individuare un'enorme *task force* per controllare i bagagliai delle auto soggette a controllo (che poi contengono «merce» di ogni tipo, valigie, attrezzature sportive, fiocine ecc. ecc.).

Quindi, ad un certo momento bisogna prendere atto che è impossibile controllare tutto (ho fatto proprio un esempio abbastanza eclatante) ed è impossibile essere assolutamente sicuri che nulla possa avvenire. Gli americani hanno capito prima di noi (sono più realisti e da noi c'è il tentativo di burocratizzare la situazione e di renderla meno efficiente dal punto di vista pratico) che non si potevano controllare tutti i contenitori e, soprattutto, che questo avrebbe penalizzato fortemente il commercio con gli Stati Uniti. Sono allora partiti dall'origine ed hanno studiato i traffici.

Adesso non ho ben presente se vi siano o meno dei dispositivi di riconoscimento automatico. Si stanno comunque studiando e sviluppando questi sistemi, come il *tag* o il GPRS adottato ai fini del controllo della rintracciabilità del contenitore; in quest'ultimo caso, la rintracciabilità è assolutamente maggiore rispetto all'identificazione del contenitore al momento dell'entrata o dell'uscita dal porto. Vi sono anche dei sigilli che

raccontano la storia del contenitore. Alcuni esperimenti in tal senso vengono portati avanti nei porti italiani (noi li stiamo effettuando nel porto di Genova) e sono stati risolti molti casi di merce non propriamente corrispondente alla parte documentale proprio studiando l'origine e la destinazione dei traffici.

L'utilizzo dei dispositivi tecnologici, che permettono di riconoscere il contenitore con maggior facilità, aiuta molto nella tempestività del fermo del contenitore stesso ed aiuta a capire in quale fase del trasporto esso si trovi, più dell'utilizzo del sigillo. Nel senso che è un primo controllo che, se dovesse corrispondere, permette di evitare di fermare ed aprire il contenitore e di effettuare la verifica fisica della merce. Anche la Guardia di finanza, dovrebbe controllare molto di più per poter adattare nel tempo i rischi di pericolosità alla natura del commercio e all'origine dell'esportatore e dell'importatore in quanto tali, e non tanto nella fase di transito nei porti. Noi lavoriamo molto con alcuni paesi nordafricani e anche dei semplici tubi, ad esempio, vengono messi sotto ispezione perché potrebbero essere parti di basi missilistiche.

PRESIDENTE. Su questo argomento ho un'informazione diretta: ci sono un paio di porti, tra cui Gioia Tauro, che stanno già praticando la tracciabilità attraverso il sistema satellitare, proprio in base all'esperienza americana. Leggiamo spesso che a Gioia Tauro è stato aperto un *container*; su 3.500.000 *container* all'anno. Indovinare quello da aprire non è cosa facile; si tratta in realtà di *container* che hanno una tracciabilità. Credo che questo sistema stia dando ottimi risultati e che dovrebbe essere esteso a tutti i porti italiani, proprio per renderli più sicuri.

MESSINA. Vorrei aggiungere che lo scambio di informazioni tra i vari attori della fase del trasporto aiuta molto ad individuare i contenitori. Non solo tecnologia, dunque, ma anche i sistemi informativi.

BANTI. Signor Presidente, vorrei porre due domande al dottor Messina, in quanto sono interessato a capire bene come si possa superare il *gap* di competitività che voi tutti ci dite esistere (d'altra parte ciò è abbastanza intuitivo, allo stato delle cose) nei porti italiani rispetto ad altri porti concorrenti. Il dottor Messina ha citato il caso della Svizzera, che mi sembra significativo.

Immagino che, quando un Paese o un imprenditore decide quale porto utilizzare, ci siano almeno tre grandi settori che vengono presi in considerazione. Il primo settore è quello delle infrastrutture a monte: ferrovie, strade e autostrade di comunicazione tra il porto e il luogo di partenza o di destinazione delle merci. L'altro settore riguarda l'operatività portuale in senso stretto, cioè la gestione delle banchine e degli accosti, i cui tempi dipendono dagli spazi, dal lavoro portuale, insomma da questioni non burocratiche (anche se poi vi sono delle implicazioni burocratiche). Il terzo grande settore mi pare sia quello di cui parliamo oggi, cioè

la snellezza o meno delle procedure di accesso e di uscita delle merci dal porto stesso.

Volendo stabilire una percentuale – mi rendo conto che la domanda è un po' bizzarra – di quanto ciascuno di questi settori incida in riferimento al porto di Genova o a qualunque altro porto italiano, è realistico immaginare che quella che può apparire tutto sommato la questione minore (quella burocratica, di cui noi ci occupiamo) in realtà ha un'incidenza abbastanza rilevante e che, migliorando tale aspetto, si potrebbe convincere almeno in parte la Svizzera (o chi per lei) a cambiare atteggiamento?

Ho letto sui giornali e sulla stampa specializzata – e voi ce lo confermate – che sta per aprire a Tangeri un grandissimo nuovo porto commerciale, che è fuori dall'Unione europea, ma che è come se fosse in Europa, in quanto si trova a pochi chilometri da Gibilterra e dalla Spagna. Mi sembra che molte compagnie di terminalisti, anche italiane (Contship e non solo), siano interessate ad utilizzare Tangeri, in potenziale concorrenza con Gioia Tauro e con il sistema Italia. Certo, lì ci saranno spazi immensi, siamo in una realtà completamente nuova (c'era già un porto a Tangeri, ma totalmente diverso e molto meno grande di quello che si sta realizzando). Questo interesse per il nuovo porto di Tangeri è legato sicuramente agli aspetti strutturali; ma è legato, eventualmente, anche all'idea che lì sia possibile semplificare le procedure? Si tratterà di procedure nuove; stiamo parlando di un paese, il Marocco, poco conosciuto sotto questo versante, almeno per chi non è del settore. Ci può dire qualcosa in proposito?

*MESSINA.* Per quanto riguarda il discorso della Svizzera, la prima fase di approccio e di competitività di un porto riguarda sicuramente gli aspetti infrastrutturali e competitivi del nolo marittimo e del costo delle operazioni di imbarco e sbarco. Quindi, il connubio tra servizio offerto e prezzo del servizio offerto è la prima discriminante.

Tuttavia, parlando per esperienza personale (noi siamo anche armatori, quindi viviamo ciò anche dal punto di vista della possibilità di fare acquisizione di merci in Svizzera), devo far notare che i problemi infrastrutturali di collegamento sono meno evidenti, in quanto la Svizzera è più vicina all'Italia e si pongono meno problemi rispetto ad un'eventuale acquisizione di traffico in Germania, Olanda o Belgio. Per quanto riguarda l'esempio della nostra burocrazia e dei controlli (parliamo anche del chimico del porto e della pratica che deve svolgere), sicuramente per le merci pericolose la Svizzera non vuole venire più in Italia; perlomeno i nostri clienti svizzeri non vogliono venire più in Italia. Infatti, fino alla cinta portuale la merce non incontra alcun problema, ma, nel momento in cui varca la cinta portuale, sembra di entrare in un asilo nido rispetto a quello che dovrebbe essere; a quel punto la merce diventa non pericolosa, ma molto di più, ed entrano in gioco il chimico, la procedura, il preavviso, eccetera.

A proposito dei sistemi informatici, anziché tenere una persona che deve sorvegliare mille contenitori e deve controllare fisicamente se c'è

qualche problema di colaggio (tra l'altro, se c'è uno sversamento, spesso non se ne può neanche rendere conto), noi abbiamo proposto di adottare un sistema informativo, da allargare a tutte le autorità competenti, per monitorare le merci pericolose. Questa sì che è sicurezza! Se succede un incidente sull'autostrada, vicino ad un porto, la polizia, i carabinieri ed i vigili del fuoco (o chiunque debba intervenire) hanno accesso a questo sistema; per cui, se il contenitore è stato sbarcato in un porto, si sa quale merce contiene ed anziché i vigili del fuoco, si potranno inviare gli esperti chimici o mettere in atto qualunque altro intervento. Questa è sicurezza: non è carta, ma un sistema informativo affidabile, a cui tutte le autorità e le istituzioni possano accedere. Secondo noi vale molto di più la pena adottare questo sistema informativo, piuttosto che produrre tanta carta su cui si mette la firma e, nel frattempo, il contenitore sosta anche quattro o cinque giorni in attesa dell'imbarco e/o dell'inoltro al cliente.

Per quanto riguarda il discorso di Tangeri, mi trovo un po' in imbarazzo, essendo presenti i rappresentanti della Contship che hanno fatto direttamente tale investimento e che magari potrebbero rispondere meglio di me. Parlerò pertanto in base alla mia esperienza di armatore più che di terminalista.

Sicuramente i paesi nordafricani hanno delle legislazioni molto meno vincolanti dal punto di vista amministrativo (il che non vuol dire poco sicure). L'aspetto geografico nei porti di *transshipment* ha fatto capire che quasi tutto il Mediterraneo può essere alternativo rispetto al sistema italiano, che magari una volta consideravamo – e qualcuno ancora oggi – più competitivo. Credo che alcuni Paesi desiderino disporre di determinati porti e quindi pensino di incentivare l'utilizzo degli stessi con semplificazioni ed agevolazioni anche dal punto di vista burocratico. Ciò che è certo è che nei porti del Marocco entrano solo le compagnie di navigazione gradite allo Stato. Le faccio l'esempio di una società, la Grandi Navi Veloci, che voleva istituire recentemente un servizio di collegamento tra Genova ed il Marocco, che non è riuscita nel suo intento. Tante volte, in passato, anche nel caso delle merci, si è cercato di creare nuovi servizi, ma senza risultati. Si tratta, dunque, di un Paese abbastanza atipico da questo punto di vista, nel senso che non è molto aperto; anche se, quando decide di realizzare qualcosa, lo fa molto bene visto che hanno attirato gli interessi non solo della Contship, ma anche di alcuni primari armatori.

BANTI. Accettano le proposte di quelli di cui si fidano; una volta conquistata la loro fiducia è più semplice.

MESSINA. Faccio un esempio riguardante i costi: sono anni che la Contship propone di eliminare la sovrattassa di ancoraggio per i porti di *transshipment*. Personalmente direi di eliminarla per tutti i porti e di rivalutare il sistema delle tasse e dei diritti marittimi, di cui potremmo studiare la vetustà e verificare se risalgono a prima del 1970. Nella legge finanziaria è stata prevista l'istituzione di un gruppo di lavoro che dovrebbe riformulare le tasse ed i diritti marittimi mediante decreto. Questo è un

aspetto più economico che burocratico, ma sicuramente potrebbe rendere più competitivo il nostro Paese.

PRESIDENTE. Non vorrei che la nostra richiesta di espressione di pareri circa la normativa *ante* o *post* 1970 crei confusione. La nostra audizione è finalizzata a predisporre un rapporto per il Governo che intende intervenire su una delicata materia su cui poggia la competitività del nostro Paese, a prescindere dal fatto che sia regolata o vincolata da leggi antecedenti al 1970, ancorché aggiornate o successive a quell'anno. Inviterei, dunque, i nostri ospiti a mettere in evidenza, nelle relazioni che ci faranno pervenire, la diversità nei vari passaggi (del resto, mi pare che il collega Banti lo aveva chiesto all'inizio della seduta) delle leggi di riferimento. A me sembra che a parità di condizioni, cioè con un sistema legislativo identico nei vari Stati europei, sussista però un funzionamento ed un'applicazione della legge nel nostro territorio più punitiva. Allora più che sul cambiamento della legge dovremmo riflettere su come farla applicare. C'è un qualcosa di diverso da noi anche nel recepire le direttive comunitarie, perché tendiamo a complicarle e burocratizzarle.

Invito gli auditi a mettere in evidenza, nelle loro relazioni che trarranno spunto dalla loro esperienza diretta, quanto incide la burocrazia in termini di perdita di competitività rispetto al sistema Europa, e come potrebbe secondo voi essere recuperata predisponendo dei controlli che siano efficienti ed efficaci e non sostanzialmente dei rituali passaggi di una burocrazia che ritarda e non produce nulla.

Introducendo questo argomento in un'altra occasione, ho sostenuto che l'Italia è competitiva rispetto a tutte le altre Nazioni perché si trova in una posizione strategica: è davanti al canale di Suez e tutta la merce arriva sette giorni prima rispetto a Rotterdam, però se sprechiamo questi sette giorni per le questioni burocratiche il vantaggio lo perdiamo.

Per quanto riguarda la questione del porto di Tangeri, è chiaro che il mondo imprenditoriale investe su più livelli ed in diversi settori. Se noi, come legislatori italiani, riusciamo a compiere uno sforzo, a ritoccare la normativa e a rendere competitivo il sistema Paese, non mi preoccuperei per un semplice motivo: in quel luogo si può localizzare il porto, però poi ci vuole un *know how* ed una professionalità che non si costruiscono dalla sera alla mattina. Ci sono, inoltre, problemi di sicurezza che non possono essere garantiti. Se noi riusciamo a fare la nostra parte, ad accelerare i processi per recuperare i ritardi, credo che con il vostro aiuto qualche risultato l'otterremo.

Non guardate al compito della Commissione così com'è stato definito all'origine; guardate la finalità che oggi ci siamo posti perché stiamo ricorreggendo il tiro, d'intesa con palazzo Chigi. Sono convinto che se riusciamo a tirare fuori dal pantano tutte le problematiche sulla logistica, in considerazione dei dati che riceviamo dall'Europa sulla perdita che subiamo in termini di PIL proprio per la burocrazia, daremo un grosso contributo.

Informo la Commissione che da parte della FISE è stata rappresentata l'assenza di particolari rilievi da sottoporre all'attenzione della Commissione, delegando, tuttavia, la rappresentanza dell'ente ad uno dei responsabili dell'Associazione dell'industria dell'autonoleggio e dei servizi automobilistici (ANIASA).

*TEOFILATTO.* La FISE, una federazione di Confindustria, rappresenta vari settori nell'ambito dei servizi alla collettività ed alle imprese.

Il settore, di cui oggi vorrei rappresentare la problematica, è collaterale al discorso sulla logistica. Si tratta del settore dei servizi di autonoleggio senza conducente, che ha una problematica fiscale particolare che abbiamo ripetutamente cercato di portare a soluzione in ambito ministeriale e legislativo, non riuscendo però nell'intento.

Nel ringraziare per la convocazione, mi associo anch'io agli auguri di buono lavoro e di buon risultato sull'importante tema della semplificazione. L'aspetto di cui parlo in maniera sintetica è per davvero peculiare e caratteristico di un settore che ha oggi assunto una posizione notevole nell'ambito dell'attività dei trasporti, nell'intermodalità, nel trasporto di persone e che è utilizzato dalla pubblica amministrazione, da decine di migliaia di aziende nell'ambito delle flotte aziendali. Oggi esso soprattutto rappresenta uno degli elementi portanti dell'attività turistica ed interessa per la maggiore parte il turista che viene dal Nord America o dal Nord Europa con la nota formula del *fly and drive*.

Il problema fiscale è particolare: fino al 1992 le imprese di noleggio certificavano la loro attività con la fattura fiscale, il top in ambito tributario per garantire la correttezza. Con la legge n. 413 del 1991, il settore fu obbligato ad osservare, in linea con una normativa tributaria dell'epoca che prevedeva adempimenti identici per attività di minore impatto economico come il noleggio dei pattini o addirittura degli ombrelloni, una procedura fiscale particolarmente pesante. Oggi, qualsiasi cliente che noleggia un mezzo è costretto a detenere ben tre documenti fiscali: il primo viene dato al momento della consegna del veicolo, un altro al ritiro dello stesso – si tratta di due ricevute fiscali – ed il terzo, la fattura fiscale, viene inviata tramite posta o via *web* al cliente.

Si tratta, dunque, di tre documenti che attestano la certificazione fiscale dell'attività. Se questo nel 1991, quando c'erano 200.000 contratti di noleggio all'anno, poteva essere ritenuto comprensibile, vista anche la situazione di particolare attenzione in quell'epoca nei confronti dell'evasione fiscale, oggi, con un aumento incredibile dei contratti di noleggio che sono arrivati ad oltre 4.300.000, produrre e conservare tre documenti fiscali è diventato un onere per le imprese ed un problema per i milioni di clienti del noleggio.

Il settore, come dicevo, ha avuto uno sviluppo incredibile – nel 1992 circolavano 60.000 veicoli, mentre oggi, nel 2006, ne abbiamo registrati oltre 650.000 – ed ha notevole importanza economica: oggi rappresenta il 12-13 per cento dell'immatricolato a livello nazionale.

L'Associazione ha cercato in tutte le maniere di snellire questo tipo di attività: si era arrivati ad una risoluzione, approvata all'unanimità dalla Commissione finanze della Camera a fine 2005, il cui primo firmatario era l'onorevole Benvenuto, che impegnava il Governo a trovare, con le associazioni di categoria, una soluzione. Abbiamo letteralmente brindato al decreto-legge n. 223 del luglio 2006 (a tutti noto come Bersani-Visco), che prevedeva espressamente l'abolizione di questa normativa, non più linea con i tempi; siamo rimasti davvero costernati quando, al momento della sua conversione nella legge n. 148 del 4 agosto 2006, questa norma è letteralmente scomparsa. Abbiamo chiesto al Ministero dell'economia, con cui siamo in perenne contatto, i motivi di tale soppressione, ma purtroppo abbiamo ricevuto l'impressione di uno scarso interessamento al problema. Tutto ciò – lo ricordo – è finalizzato a semplificare l'attività delle aziende (si eliminano circa 13 milioni di fogli): si tratta, per il 90 per cento, di multinazionali o grandi società italiane, che hanno bilanci certificati e centralizzati a livello internazionale, per quanto riguarda i profili tributari. D'altra parte le imprese di minori dimensioni, per le quali si potrebbe paventare una possibile evasione, sono oggi, con gli studi di settore, ben identificate per quanto riguarda il profilo tributario.

Abbiamo notato – e questo è proprio il motivo per cui abbiamo presentato un documento – che la legge di semplificazione del 2005 contiene all'articolo 21, comma 1, l'abolizione di un adempimento fiscale per un settore analogo a quello dell'autonoleggio senza conducente: si tratta del noleggio di autobus con conducente.

Questi sono, dunque, i motivi per cui abbiamo ritenuto di presentare alla Commissione un documento in cui si riepiloga tale problematica: i provvedimenti legislativi registrati tra il 2005 e il 2006, il riferimento alla legge n. 246 e, più che altro, il testo dell'emendamento che abbiamo presentato, con una brevissima motivazione che sottolinea l'invarianza di spesa per questa modifica normativa. Conseguo, dunque, tale documento, riservandomi di trasmetterlo poi in forma ufficiale.

*INGROSSO.* Signor Presidente, i tempi ristretti di cui disponiamo forse non ci hanno dato l'occasione di capire il vero spirito di questa Commissione, che ha un mandato – a quanto mi sembra di capire – molto più ampio di quanto esprima il suo stesso titolo. Questo ci consente, però, nella fase di stesura del documento, di aggiungere sicuramente ulteriori argomenti (tra cui quello della tassa di ancoraggio, di estrema importanza) e di fare un discorso a più ampio spettro.

Ho preso visione della relazione del presidente Pietro Vavassori, un documento della Confetra molto interessante, che racchiude in sé un'analisi abbastanza attenta e circostanziata della situazione della logistica e della portualità. Vi leggo un dato da cui, senza tante chiacchiere, si evince un elemento molto importante: «La logistica costituisce in Germania il terzo datore di lavoro, dopo l'industria dell'auto e quella chimica, con 2,6 milioni di occupati. In Italia sono 500.000 gli addetti, dipendenti ed autonomi, dell'intero settore». A mio parere, dunque, dobbiamo sfruttare

nel migliore dei modi la possibilità che ci dà lo sviluppo della logistica e della portualità, considerando anche che ci troviamo in una posizione geografica strategicamente importante.

Dobbiamo, quindi, leggere tutta questa relazione, da cui è possibile trarre anche spunti per una piattaforma di lavoro.

PRESIDENTE. La ringrazio perché, per la verità, abbiamo iniziato questo lavoro d'intesa con Palazzo Chigi, partendo proprio dal settore della logistica; abbiamo già audito – in sede informale – il direttore generale e il presidente della Confetra.

INGROSSO. Il mio intervento, prima, è stato un po' di nicchia. Apprendiamo con grande piacere che lo spirito è un altro e, quindi, ne approfitteremo per introdurre ulteriori dati nel documento che trasmetteremo.

PRESIDENTE. La tassa di ancoraggio è un elemento che rende meno competitivo il sistema Italia rispetto a Malta; ricordo in proposito la guerra tra il porto di Gioia Tauro e Malta, perché lì non si pagava quella tassa, che doveva essere corrisposta da noi.

INGROSSO. Più che altro, lì si paga in misura decisamente inferiore.

PRESIDENTE. Ringrazio gli auditi per aver partecipato alla seduta odierna. Abbiamo preso nota di quanto ci hanno riferito (poiché tutto è registrato e stenografato), ma attendiamo le relazioni che ci verranno consegnare, nello spirito da ultimo, sintetizzato dal dottor Ingrosso: ciò vale per tutti coloro che sono intervenuti, perché ci serve per fare un punto sulla situazione, a prescindere dalla datazione della legge che regola la materia.

Il percorso legislativo sarà poi individuato a livello di Presidenza del Consiglio; bisogna cercare di realizzare qualcosa che sia incisivo e di spinta in questa materia.

Dichiaro conclusa l'audizione odierna e rinvio il seguito dell'indagine conoscitiva ad altra seduta.

*I lavori terminano alle ore 12,15.*

