



COMMISSIONE PARLAMENTARE PER LA SEMPLIFICAZIONE

CAMERA DEI DEPUTATI E SENATO DELLA REPUBBLICA

“Indagine conoscitiva sulla semplificazione legislativa ed amministrativa”

Audizione del Presidente Confetra

Nereo Paolo Marcucci

Roma, 10 febbraio 2014

Illustre Presidente, Illustri Onorevoli e Senatori,

ringrazio per l'invito a portare, ancora una volta, il contributo della Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica ad un'Indagine conoscitiva sulla semplificazione legislativa e amministrativa.

Un contributo che sarà focalizzato sugli interventi di sburocratizzazione e di razionalizzazione che Confetra ha inserito nel *Crash Program* della logistica presentato, per materia di competenza, a diversi esponenti del Governo ed alla Presidenza del Consiglio. Molti di questi interventi non hanno necessità di copertura finanziaria e sarebbero in grado di contribuire sensibilmente alla riduzione del gap che, sulla logistica, ci separa dai Paesi Europei con i quali competiamo anche per una parte dell'import/export con origine/destinazione il nostro Paese.

Se riuscissimo in pochi mesi ad eliminare alcuni dei colli di bottiglia immateriali che intendo dettagliare potremmo contribuire a consolidare il nostro export (che nonostante tutto si è incrementato anche nel 2013) e a rendere più credibile la volontà del Governo di sostenere l'internazionalizzazione di oltre 20.000 imprese con effetto positivo sull'occupazione e quindi sulla tenuta sociale.

Premetto, prima di dettagliare le proposte di Confetra, che condividiamo l'analisi da cui parte l'Indagine conoscitiva, in particolare circa il ruolo predominante che ha assunto sull'iniziativa legislativa la decretazione d'urgenza con relativa richiesta di fiducia da parte del Governo.

Credo però che possa essere condivisa anche la consapevolezza delle cause di questa radicale modifica del processo legislativo nonché della sua efficacia molto parziale se è vero, com'è vero, che non sono ancora applicati gran parte dei contenuti dei Decreti Legge convertiti dai precedenti Governi.

Un processo di rinnovamento in chiave moderna dello Stato deve necessariamente passare per la riscoperta dei principi della funzione pubblica: economicità, efficacia, efficienza, pubblicità e trasparenza e coinvolgere tutta la "catena di comando" del processo.

Perché, altrimenti, anche se si riuscisse a tornare immediatamente alla normalità Costituzionale del processo di produzione legislativa, le normative con una reale portata di semplificazione rimarrebbero come ora "leggi annuncio" dal momento che gran parte dell'alta burocrazia, impermeabile al succedersi delle Legislature e dei Governi, pur tenuta a provvedere alla loro migliore regolamentazione applicativa, le svuoterebbe di ogni contenuto, mentre la media e bassa burocrazia anche territoriale cui quelle normative sono destinate, tenderebbe a recepirle in maniera difforme, cavillosa, problematica.

Emblematica la disciplina dell'autotrasporto merci in conto terzi. Il famigerato articolo 83 bis è figlio di un Decreto Legge – il n.112/08 - convertito nella Legge n.133/08 e successive modificazioni – e sotto le mentite spoglie di "costi minimi" del settore reintroduce un regime tariffario obbligatorio su cui oggi pende il giudizio del Tar del Lazio con sei ricorsi aperti tra cui quello dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, il giudizio della Corte di Giustizia Europea e due giudizi della Corte Costituzionale nella indifferenza dell'alta burocrazia ministeriale.

Una richiesta trasversale di tutte le Associazioni confederate: avere sempre un testo attendibile ed una riscrittura ordinata dopo ogni intervento modificativo di una norma. E' previsto per gli statuti societari non si capisce perché non lo sia per le norme.

Impatto della Riforma del Titolo V della Costituzione nella politica dei trasporti

Il Governo Monti avviò la revisione del Titolo V della Costituzione in particolare per quanto attiene le materie da normare secondo il principio della legislazione concorrente.

Riteniamo sia un tema da riprendere con grande urgenza pur essendo consapevoli delle difficoltà politiche, istituzionali e di tempo che comporta.

La logistica di un Paese, cioè il suo innervamento composto da nodi e reti stradali, ferroviarie, di piattaforme merci, interporti, piastre logistiche non può essere disegnato sommando le pretese delle singole Regioni. Allo stato dei fatti si è determinato un eccesso di offerta dequalificante di servizi insieme ad una forte carenza qualitativa.

Si tratta di un primo passo che consentirebbe una regia unitaria, ripristinando ruoli di pianificazione, regolazione e gestione, ed una interlocuzione unica con il processo di realizzazione della logistica europea incardinate sui *Core Network* portuali ed aeroportuali e sui corridoi.

Semplificazione delle procedure di sdoganamento

Oggi l'Italia ha le procedure di sdoganamento più lunghe rispetto a quelle dei Paesi comunitari competitors. La complessità emerge chiaramente dall'esame del DPCM 4.11.2010, n.242, relativo alla "Definizione dei termini di conclusione dei procedimenti amministrativi che concorrono all'assolvimento delle operazioni doganali di importazione ed esportazione", in cui vengono elencati 78 procedimenti amministrativi istruttori prodromici alle operazioni di importazione ed esportazione, dipendenti da 18 Amministrazioni diverse, nonché 23 procedimenti amministrativi che si svolgono contestualmente alla presentazione della merce ai fini dell'espletamento delle formalità doganali, dipendenti da 5 Amministrazioni diverse.

Oltre agli uffici doganali che intervengono sempre, le altre Amministrazione che con maggior frequenza intervengono nelle procedure di sdoganamento sono gli Uffici di Sanità Marittima, Aerea e di Frontiera e i Posti di Ispezione Frontaliera (dipendenti dal Ministero della Salute), gli uffici Cites (dipendenti dal Corpo Forestale dello Stato), i servizi fitosanitari (dipendenti dalle Regioni).

Inoltre la Guardia di Finanza, indipendentemente dalle procedure di sdoganamento effettuate, ha sempre la facoltà di eseguire un ulteriore controllo (Servizio di Riscontro).

Dal confronto con gli altri Stati Comunitari risulta che le differenze maggiori dipendono dalla fase di preparazione dei documenti di sdoganamento che in Italia richiedono 10 giorni all'import e 11 all'export.

IMPORT (numero giorni)

	OLANDA	GERMANIA	SPAGNA	FRANCIA	ITALIA
Preparazione documenti	3	3	4	5	10
Sdoganamento e controllo tecnico	1	1	1	1	2
Porto e gestione terminale	1	1	2	3	3
Trasporto e movimentazione interna	1	2	2	2	3
Totale	6	7	9	11	18

EXPORT (numero giorni)

	OLANDA	GERMANIA	FRANCIA	SPAGNA	ITALIA
Preparazione documenti	4	4	4	5	11
Sdoganamento e controllo tecnico	1	1	1	1	2
Porto e gestione terminale	1	2	3	2	3
Trasporto e movimentazione interna	1	2	2	2	3
Totale	7	9	10	10	19

Il DPCM sopra citato è stato emanato proprio allo scopo di ridurre quei tempi, con l'attuazione del cosiddetto Sportello Unico Doganale. Ad oggi lo Sportello Unico sta funzionando in via sperimentale nei principali porti e aeroporti, limitatamente all'interoperabilità tra gli USMAF – gli Uffici di Sanità Marittima Aerea e di Frontiera - e le Dogane. In pratica, il Ministero della Sanità consente agli operatori di richiedere il Nulla Osta Sanitario e contemporaneamente presentare la dichiarazione doganale. L'esito della dichiarazione doganale non può comunque essere noto prima del rilascio del Nulla Osta Sanitario.

In sostanza sono state messe in parallelo due procedure che prima viaggiavano in sequenza, con la positiva conseguenza che ora in caso di Visita Merci sia a livello doganale che a livello sanitario, la visita stessa può essere eseguita contestualmente.

Il DPCM sullo Sportello Unico peraltro non riduce le tempistiche con cui le varie Amministrazioni espletano i propri atti amministrativi (in buona sostanza ora si può presentare la dichiarazione doganale pur non avendo ancora ricevuto il Nulla Osta Sanitario, ma non è stato ridotto il tempo con cui l'USMAF rilascia il Nulla Osta che consente di esitare la dichiarazione doganale).

Sulla questione dei tempi è intervenuto proprio la settimana scorsa un emendamento (on. Oliaro ed altri) alla conversione del Decreto Legge Destinazione Italia che noi auspichiamo possa trovare conferma definitiva con la legge di conversione perché fisserebbe tempi celeri per tutte le Amministrazioni coinvolte nel processo di sdoganamento: 1 ora per il controllo dei documenti, 5 ore per la visita delle merci, 3 giorni per l'analisi dei campioni. Ma come volevasi dimostrare – dall'esito dei lavori parlamentari – emerge che la Commissione Bilancio abbia rimesso alle Amministrazioni interessate di valutare se possono rispettare quei termini rompendo la "*leva di Archimede*" con la quale – attraverso il vincolo dei tempi di effettuazione dei controlli – si sarebbe imposto un processo di riorganizzazione che evitasse di inviare i campioni di merce sbarcati nel porto di Napoli al controllo di Bolzano e viceversa.

La generalizzazione dello "Sportello Unico" ridurrebbe il nostro gap competitivo con i Paesi Europei che competono con il Nostro su un mercato comunitario ormai in gran parte contendibile. Molti di quei Paesi consentono ormai anche il cosiddetto Sdoganamento in Mare, ossia la possibilità di anticipare la presentazione della dichiarazione doganale almeno 24 prima che la nave approdi per scaricare i contenitori in modo tale da consentire al Terminal Operator di indirizzarli verso le diverse aree a seconda dell'esito doganale ricevuto, realizzando economie di gestione. Ad oggi l'Agenzia delle Dogane ha dato istruzioni perché la procedura sia messa in atto dagli uffici doganali portuali. Peraltro si registrano difficoltà sia da parte della Sanità Marittima che pone resistenza nell'anticipare il rilascio del Nulla Osta, sia in generale nel coordinamento delle varie amministrazioni coinvolte. Inoltre le istruzioni dell'Agenzia delle Dogane pongono la condizione che la procedura possa essere attivata solo dopo l'ultimo scalo della nave: nel caso di scali multipli, per gli scali successivi al primo non c'è più il margine minimo di 24 ore dallo scalo e dunque la procedura diventa inutilizzabile.

Per recuperare competitività nel 2014 occorrerebbero a) approvare in sede di conversione del "Destinazione Italia" le proposte dell'On.le Oliaro ed altri sui tempi di sdoganamento b) nelle more di un processo di unificazione di tutte le competenze relative ai controlli sulle merci assegnare all'Agenzia delle Dogane l'obbligo di coordinare le altre amministrazioni periferiche coinvolte c) modificare le istruzioni dell'Agenzia delle Dogane relative ai tempi di attivazione dello sdoganamento in mare

A medio-lungo termine, Confetra ritiene che l'obiettivo cui puntare per raggiungere target di efficienza omogenei e armonizzati in tutte gli uffici doganali sia l'istituzione della *Dogana Unica Europea*. Oggi la normativa doganale è la stessa in tutta l'Unione, ma ne viene data un'applicazione difforme a livello di singoli

Stati Membri. Solo l'istituzione di una amministrazione doganale europea da cui far dipendere le dogane nazionali consentirebbe un effettivo territorio unico doganale europeo.

Garantire la continuità nell'offerta di servizi portuali

La legge 84/94 di riforma portuale ha ben definito le modalità attraverso le quali si è pervenuti all'attuale organizzazione dei servizi portuali imperniata su soggetti autorizzati ad offrire servizi portuali (art. 16) e soggetti concessionari di aree e banchine (art. 18) assentite a seguito di procedure comparative e trasparenti ma non ha definito quelle che le Autorità Portuali debbono applicare a fine periodo di concessione. Come conseguenza si hanno comportamenti diversi e controversi da parte delle AA.PP o il blocco degli investimenti. Il testo di Riforma unificato in discussione al Senato interveniva sull'argomento consentendo il prolungamento della concessione a certe condizioni (peraltro non pienamente funzionali all'obiettivo e quindi non condivise da Confetra). Ritenendo che i tempi di definitiva approvazione della Riforma nei due rami del Parlamento non siano coerenti con la necessità di risolvere la questione si propone di affrontare l'argomento con un decreto specifico viste le caratteristiche di necessità ed urgenza.

Razionalizzazione della normativa sui trasporti eccezionali

In merito alla normativa sull'autotrasporto ho in precedenza accennato alla problematica dell'articolo 83 bis. E' un tema complesso che va oltre i principi della semplificazione legislativa e regolamentare. Riguardo al tema specifico dell'Indagine vorrei quindi richiamare l'attenzione della Commissione sulla materia dei trasporti eccezionali regolati dall'articolo 10 del Codice della Strada e dagli articoli da 9 a 20 del Regolamento al Codice della Strada.

Si tenga presente che oggi un singolo trasporto eccezionale necessita in media di 5 autorizzazioni che dipendono da ben 180 diversi Enti competenti per la viabilità (province, compartimenti Anas, Società autostradali, autorità portuali, ecc. ecc.). Purtroppo il già elefantiaco apparato burocratico si è rafforzato col decentramento legislativo determinato nel 2001 con la riforma del titolo V della Costituzione e col decentramento amministrativo introdotto a partire dallo stesso anno con le leggi Bassanini.

E' infatti in base alle leggi Bassanini che circa due terzi della rete stradale nazionale sono passati dalla competenza di Anas a quella delle Regioni. Per il settore dei trasporti eccezionali il decentramento comporta una serie di negatività: per un singolo itinerario le autorizzazioni sono moltiplicate, ogni provincia ha potere discrezionale senza dover rispondere a livello centrale. Spesso mancano le informazioni tra una provincia e l'altra. L'interpretazione della stessa norma può essere diversa da un territorio all'altro.

Con le ultime modifiche legislative introdotte dal DPR n.31/2013, fortemente supportate da Confetra, sono stati fatti piccoli passi in avanti (ad es. aumento della validità delle autorizzazioni, obbligo di rilascio delle autorizzazioni in 15 giorni, eliminazione del vincolo della natura e tipologia delle merci trasportate) ma la situazione è ancora molto lontana da un assetto razionale ed efficiente soprattutto per la resistenza delle Amministrazioni coinvolte.

Per completezza faccio presente che all'estero, ad esempio in Francia, un'autorizzazione periodica per qualsiasi tipologia di carico dura 5 anni, vale su tutto il territorio nazionale e non costa nulla. Sempre in Francia il sistema è in grado di disegnare l'itinerario di passaggio del trasporto eccezionale. In Italia il catasto delle strade è ancora un'utopia.

Archivio Unico Nazionale dei veicoli

Finalmente con la Legge di Stabilità 2014 è stata prevista l'unificazione in un unico archivio telematico nazionale dei dati concernenti la proprietà e le caratteristiche tecniche dei veicoli (articolo 1 comma 427 Legge n.147/2013).

Attualmente, com'è noto, esistono due archivi: il Pubblico Registro Automobilistico, PRA, gestito dall'ACI, e l'archivio nazionale dei veicoli gestito dalla Motorizzazione Civile del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

La gestione dei dati sui veicoli inseriti nella carta di circolazione gestita dalla Motorizzazione Civile è prevista dalle norme comunitarie (Direttiva 1999/37/CE), mentre il Certificato di Proprietà gestito dal PRA-ACI è un documento solo italiano non previsto ai fini della circolazione.

La reale semplificazione per le imprese e in generale per la collettività che ci avrebbe allineato agli Stati Membri riducendo i relativi oneri finanziari per i passaggi di proprietà sarebbe stata l'eliminazione del Certificato di Proprietà. Peraltro anche la sola riunificazione permette di superare le palesi quanto inutili duplicazioni strutturali, informatiche procedurali e documentali fino ad oggi esistenti.

Ora lo scoglio da superare è decidere in capo a quale dei due soggetti debba essere effettuata la riunificazione, aspetto sul quale la norma non si pronuncia. A tal fine si evidenzia come i due soggetti siano profondamente diversi tra loro, perché se la Motorizzazione Civile opera esclusivamente nella sfera pubblica, ben altro è il ruolo tenuto dall'Acì nel settore dell'auto. In particolare l'Acì è titolare di una rete di studi di consulenza automobilistica (le delegazioni Acì), sia direttamente (società private di proprietà Acì) che indirettamente (imprese che operano in franchising); altrettanto avviene nel mondo delle autoscuole (la rete denominata Ready 2 Go), nelle assicurazioni (Sara Spa) e nei servizi di revisione veicoli e soccorso stradale (officine di autoriparazione, Acì Global Spa); inoltre Acì Informatica Spa, la società privata che gestisce direttamente la gestione l'informatizzazione del PRA, fornisce anche servizi in concorrenza con altri operatori privati. Già nel novembre 1997 l'Autorità Antitrust rilevava il vantaggio concorrenziale dell'Acì rispetto alle agenzie di consulenza private.

Confetra ritiene che l'Archivio Unico debba essere gestito dalla Motorizzazione Civile in grado di garantire la necessaria imparzialità nei compiti affidati e di garantire l'interesse generale senza distorsioni concorrenziali nei vari ambiti privatistici interessati.

Semplificazione della disciplina sulla responsabilità solidale negli appalti

Il tema della responsabilità solidale negli appalti è un esempio di cattiva prassi legislativa e regolamentare. La materia è disciplinata diversamente per la responsabilità fiscale e per la responsabilità retributiva – contributiva. Nel tempo si sono susseguiti interventi normativi contraddittori. A parere di Confetra è necessario razionalizzare le norme in modo da fornire agli operatori un quadro di riferimento unitario che elimini le disomogeneità esistenti. Si tratta, com'è noto, di una materia da sempre controversa che dà spesso luogo a conflitti tra le imprese committenti e i lavoratori impiegati nell'appalto e che per effetto dei ripetuti interventi normativi non ha ancora assunto un assetto definitivo. Attualmente l'art.13 ter della legge n.134/2012 attribuisce al committente un potere/dovere di controllo nei confronti dell'appaltatore sulla regolarità fiscale dell'appalto (ritenute fiscali sui redditi dei lavoratori impiegati nell'appalto) dal cui esito dipende il pagamento dell'appalto stesso; viceversa l'art. 29 del DLGVO n.276/2003 prevede sul piano

retributivo, contributivo e assicurativo la responsabilità solidale del committente che, non essendogli stato attribuito alcun potere di controllo sull'operato dell'appaltatore, resta di fatto in balia dei comportamenti dell'appaltatore stesso. Secondo Confetra le due discipline andrebbero armonizzate nel senso di estendere quanto previsto a livello fiscale anche agli aspetti retributivi e contributivi (potere/dovere di controllo del committente nei confronti dell'appaltatore).

Semplificazioni in materia fiscale

In tema di semplificazioni fiscali rammento innanzitutto che Confetra al pari delle altre Associazioni di categoria ha partecipato a fine 2012 alla mappatura degli adempimenti fiscali da semplificare richiesta dall'Agenzia delle Entrate, che peraltro a tutt'oggi non ha prodotto risultati soddisfacenti. Tutto sembrerebbe rinviato all'attuazione della Legge di Delega Fiscale, legge che finalmente la scorsa settimana è stata licenziata dal Senato e che ora deve tornare alla Camera.

Ci sono tre temi che rivestono natura di semplificazione fiscale che ritengo opportuno evidenziare nell'Indagine.

Black List - Ai fini dell'Indagine tengo a richiamare l'attenzione della Commissione su un tema fiscale noto ma del quale viene trascurato l'impatto negativo sulla logistica internazionale. Si tratta della disciplina fiscale dei cosiddetti "paradisi fiscali" cioè di quegli stati che non scambiano le informazioni di natura fiscale e che hanno una fiscalità privilegiata. Questi Stati sono stati raccolti nelle cosiddette "black list". Il nostro ordinamento fiscale scoraggia le operazioni con i soggetti residenti in quei Paesi e l'insediamento in quei Paesi di imprese controllate da imprese nazionali. Questo è comprensibile e condivisibile per sconfinare l'evasione fiscale e il trasferimento di capitali all'estero. Si deve però considerare che i flussi commerciali con quei Paesi sono crescenti per origine e destinazione. Mi riferisco ad Hong Kong, Singapore, Emirati Arabi, Filippine, Thailandia, tanto per citarne alcuni. Se a questo si aggiunge che la seconda compagnia marittima cargo al mondo, la MSC, è residente in Svizzera che è un Paese black list e che quindi si dovrebbe evitare di comprarne noli e servizi si ha come conseguenza che alcuni importanti Operatori logistici nazionali, per evitare ulteriori contestazioni nel corso di verifiche, preferiscono esportare/importare attraverso Paesi comunitari. Come Confetra stiamo tentando di definire con l'Agenzia delle Entrate alcune regole che pur rigorosamente rispettose delle norme, se adottate in sede di verifica fiscale, potranno colmare una grossa lacuna legislativa. E' bene peraltro che il mondo politico istituzionale sia consapevole della necessità che, fermo restando il contrasto all'evasione fiscale, sia sul tema dei rapporti commerciali con imprese residenti in paradisi fiscali sia per l'acquisto di servizi da imprese residenti in quei paradisi occorre trovare a livello legislativo nuove ed idonee soluzioni.

Soppressione del Servizio di Riscontro della Guardia di Finanza – Il servizio di riscontro consiste in un secondo controllo ai valichi di confine e ai valichi doganali per la verifica da parte della Guardia di Finanza della corrispondenza della merce ai documenti doganali. Si tratta di una procedura sconosciuta dalla normativa europea e dalle normative di tutti i paesi membri dell'Europa. Questa procedura si risolve nel controllo dell'operato dei funzionari di dogana da parte della Guardia di Finanza e per gli operatori in una ingiustificata duplicazione di controllo da parte dello Stato sulla medesima situazione. I costi per la collettività, anche in termini di dirottamento dei traffici, sono rilevanti. La soppressione del servizio di riscontro, ovviamente, non intacca la meritevole funzione di polizia tributaria e di intelligence sui reati finanziari svolta su tutto il territorio e presso le aziende dal Corpo della Guardia di Finanza.

Pagamento cumulativo dei bolli auto - Attualmente è possibile pagare la tassa automobilistica presso gli uffici postali o presso l'ACI e altri intermediari autorizzati (es. tabaccherie, studi di consulenza automobilistica) con

riferimento al singolo veicolo. Le imprese di autotrasporto titolari di parchi veicolari numericamente consistenti, sono costrette a compilare una miriade di bollettini più volte all'anno dal momento che generalmente le imprese versano il bollo con periodicità quadrimestrale. Occorre consentire il pagamento cumulativo delle tasse automobilistiche. Ai fini del controllo, le imprese potrebbero fornire a richiesta l'elenco completo e dettagliato dei mezzi con i singoli importi della tassa, tenuto conto che gli Uffici della Motorizzazione sono già in possesso dei dati aggiornati dei veicoli e che l'Agenzia delle Entrate, tramite la targa del mezzo, è in grado di calcolare l'importo del bollo dovuto. Il pagamento cumulativo delle tasse dovrebbe consentire in prospettiva di utilizzare il modello F24 con l'ulteriore beneficio per i contribuenti di poter effettuare la compensazione.

Soppressione Enti Inutili

La soppressione degli Enti inutili ha valenza per il mondo imprenditoriale non soltanto ai fini della *spending review*, ma in particolare proprio per l'aspetto di semplificazione e razionalizzazione degli adempimenti a carico delle imprese.

Per giustificare l'esistenza di un Ente occorre creargli un ruolo, ruolo che nella generalità dei casi si ripercuote negativamente sull'attività delle imprese. Abbiamo già citato il caso emblematico del Pubblico Registro Automobilistico gestito dall'AcI. Nel campo del trasporto aereo un analogo Ente pubblico non economico è l'Enac istituito nel 1997, sottraendo compiti alla Direzione Generale dell'Aviazione Civile del Ministero dei Trasporti.

E' condivisibile l'orientamento espresso da molti di togliere alle Camere di Commercio la titolarità del Registro delle imprese. In generale in tema di registri ed elenchi riteniamo che occorra distinguere tra quelli di cultura europea che servono a dare pubblicità degli appartenenti ad una categoria (ad es. il Registro Elettronico Nazionale delle imprese di autotrasporto), dagli Albi e Ordini professionali – di retaggio medievale e corporativo – che vogliono essere mantenuti in vita con potere di selezione, di cooptazione, di rendita di posizione, ecc.. Un primo passo dovrebbe consistere nell'obbligo di autofinanziamento trasparente e solo per servizi resi, privilegiando i rapporti diretti tra lo Stato ed i destinatari finali di aiuti e sovvenzioni, considerando residuali tutti i casi di interposizione.

Esprimiamo inoltre dubbi sul reale ruolo di propulsione dell'internazionalizzazione delle imprese da parte dell'Istituto per il Commercio con l'Estero a favore del quale sono stati stanziati ulteriori finanziamenti con il provvedimento Destinazione Italia.

.