

Nel 2012 la sicurezza dei trasporti e delle operazioni doganali verrà assicurata da una crescente integrazione delle basi dati e dall'attuazione piena dell'emendamento sicurezza al Codice Doganale Comunitario

Le ragioni della conoscenza

Da "Dogana 2000" alle corsie transoceaniche di controllo, il mondo delle dogane va verso l'accumulo di una massa di informazioni globale, capillare, diffusa, ormai tanto vasta da essere insondabile. Ma da tale immensa miniera può essere estratta quella che definiamo conoscenza? È così importante conoscere? E, soprattutto, vale la pena mutare il nostro approccio alla conoscenza in funzione di interessi più intensi e diffusi?

FULVIO LIBERATORE, SENIOR TRAINER EASYFRONTIER

Il commercio internazionale è, da tempo immemore, osservato, studiato e giudicato dall'Organizzazione Mondiale delle Dogane (1) e le dogane del mondo da moltissimo tempo (Convenzione di Kyoto sulle semplificazioni doganali) (2) analizzano in maniera capillare gli scambi internazionali di beni e, da qualche tempo, di tecnologie (ovvero di conoscenze applicate), domandandosi insistentemente quanto sia possibile armonizzare e semplificare il proprio immane lavoro di elaborazione delle informazioni acquisite.

La dogana (parleremo qui di "dogana" intendendo l'insieme delle autorità, delle norme e delle abitudini che poi divengono, in ciascun Paese, la Dogana, ai diversi livelli amministrativi e operativi) è da sempre un motore inferenziale, una sorta di sistema esperto: essa crea conoscenza, fondata sulle estesissime e profondissime basi di dati da essa gestite, sia in maniera autonoma (Paese per Paese) sia in maniera condivisa (attraverso interfacce e sistemi di aggregazione delle informazioni): su tale conoscenza si appoggia, poi, l'assunzione di delicate decisioni in materia di dazi, divieti, licenze, voci doganali, regimi doganali e quant'altro ad essa sia affidato.

Le imprese che lavorano con l'estero sono abituate a considerare impliciti nei propri traffici i numerosi adempimenti richiesti dalla dogana: ma, a guardarli dappresso, tali adempimenti altro non sono che fornitura di dati distillati (come accade nel caso del DAU, Documento Amministrativo Unico, il documento nel quale si riassume l'intero microuniverso di una dichiarazione doganale) e messa a disposizione di informazioni, sia sui prodotti, sia, e questo è un fronte da sempre aperto ma solo oggi coltivato con qualche competenza, sui processi che governano la fabbricazione dei beni, dall'ideazione alla commercializzazione, fino alla scelta della clientela. Basti pensare a quanto viene richiesto per l'emissione di un EUR.1 (ossia di un certi-

ficato di circolazione basato sull'origine preferenziale dei prodotti) o alla necessità di guardarsi accuratamente da clienti che potrebbero essere inseriti in "black list", soggetti potenzialmente pericolosi ai quali non è dato intrattenere rapporti commerciali. Ed oggi - o, meglio, domani, dal 1° gennaio 2012 - si dovranno fornire ancora altri dati, detti di "sicurezza", volti a evitare (o limitare) abusi nei traffici, collaborazioni con potenze straniere oscure ed esposizione a rischi talora imprevedibili.

Senza conoscenza la dogana non funziona e, peggio, non serve ad alcunché: ma tutti sappiamo bene che tra dati (sia pure aggregati) e conoscenza c'è un salto, talora assai difficile da compiere, che trasforma le informazioni in qualcosa di economicamente significativo: la conoscenza è quanto si cela dentro i brevetti, i processi di fabbricazione, le soluzioni ultrasettoriali e specialistiche, le "modificazioni" che le nostre imprese sanno apportare ai prodotti apparentemente più consolidati. E, analogamente, la conoscenza doganale ci fa capire cosa vuole il mondo, cosa si scambia, negli immensi aggregati di trasporto che fan muovere le merci tra i Paesi più lontani.

Ma una dogana così ricca di informazioni, informazioni che si traducono peraltro in conoscenze assai limitate e vocate al controllo, può essere un interlocutore di valore anche per un'impresa italiana del comparto meccanico? Può un imprenditore evitare, da un lato, che le informazioni "de-bordino" - raggiungendo magari anche orecchie e occhi non così attenti alla delibazione dei dati ma piuttosto interessati a impiegarli a fini, per esempio., di concorrenza sleale - e, dall'altro, assicurarsi che tali informazioni siano dotate di un bassissimo grado di entropia, che pervengano integre ma non abbondanti alle autorità detentrici del potere di aggregazione, con la funzione di rafforzatore di consistenza e non si mutino in generatrici di dubbi, sospetti e incertezze?

La dogana europea, in un processo di ripensamento dei propri strumenti, già iniziato con Dogana 2000 eppoi ravviva-

Le principali tappe della dogana senza carta (no paper customs)

| Step | Effetti | Data di introduzione |
|--|--|----------------------|
| ECS-AES | Smaterializzazione delle operazioni doganali di esportazione | 2007-2009 |
| AIS | Smaterializzazione delle operazioni doganali di importazione | 2011 |
| ICS | Controllo sicurezza all'importazione | 2011 (luglio) |
| ECS Fase II | Controllo sicurezza all'esportazione | 2012 |
| EORI | Identificazione unica europei di coloro che intervengono in un'operazione doganale | 2008-2010 |
| NCTS | Smaterializzazione delle operazioni di transito (spedizione da una dogana all'altra ed anche verso e da Svizzera, Norvegia, Liechtenstein e Islanda) | 2004-2011 |
| Sportello Unico (Single Electronic Access Point) | Controlli automatici di competenza di diverse amministrazioni concentrati in unico step | 2012-2013 |

tosì dopo il 2001 - con la creazione del Modello COMPACT AEO (3) ha rivalorizzato la conoscenza locale, ossia quel processo per il quale, attraverso un approccio diretto, sia pure razionalizzato e in qualche modo "normalizzato", si giunge a creare veri e propri *modelli comportamentali*, basati sulla specificità e non sulla generalizzazione, sulla fiducia razionale - e quindi su una conoscenza organizzata e non astratta -, concretamente riferibile a ogni singolarità imprenditoriale, di cui riconoscere i modi, le necessità, le regole interne ed esterne, sicché esse si presentino come condivisibili anche in sede di controllo operativo: conoscere, per costruire modelli ri-conoscibili che individuano, come una sorta di impronta organizzativa, l'impresa in sé, anche se essi non corrispondono (se non nei fini e nei valori di base condivisi universalmente) a quel modello astratto di riferimento che, unico, può esser posto nella normativa. In tal modo si passa dalla generalità confusa dei container, dei colli e delle palette dal contenuto anonimo, sottoposti

a controlli per necessità molto aggressivi seppur, curiosamente, indifferenti, superficiali e grosso modo casuali, alla specificità, all'unicità del flusso operativo caratteristico di una determinata impresa, che, attraverso un'opera di condivisione con le autorità di controllo, sarà stato reso riconoscibile e pertanto assai più semplice da trattare: non controlli diffidenti che cercano le loro basi in sterminati sistemi statistici ma elementare ricerca di corrispondenze, che diano un volto e un nome a quegli (apparentemente) anonimi contenitori.

Ma quali soluzioni sono state individuate, dalle infinite riunioni e dagli articolati gruppi di lavoro che si sono posti il problema non tanto delle *ragioni* della conoscenza ma piuttosto quello delle *regioni* della conoscenza come come fondamenta per nuovi strumenti di controllo che possano evitare, o ridurre, l'effetto di uniformazione del conoscibile?

Tecnologia e conoscenza nell'Agenzia delle Dogane

L'Agenzia delle Dogane, nel sito ecustoms.it (1) spiega i cardini dei nuovi meccanismi della conoscenza tecnologica: "Entro il 2010, anno in cui dovrebbe completarsi l'integrazione elettronica dei sistemi doganali di tutti gli Stati membri, non dovrebbero più effettuarsi operazioni doganali su carta."

Conoscenza ed economia della conoscenza sono parole che evocano, largamente, lo sviluppo delle tecnologie dell'informazione e la dogana, in particolare l'Agenzia delle Dogane italiana, ha prestato massima attenzione allo sviluppo di strumenti che consentono la smaterializzazione delle operazioni, la creazione di documenti virtuali e il trattamento tutto elettronico (che poi vuol dire in forme e modi caratterizzati da un altissimo grado di ricercabilità e incrocio delle informazioni) delle dichiarazioni doganali.

Magari non altrettanto si è ancora fatto per la conoscenza locale, affidata per sua natura all'apprezzamento dei singoli, in contesti tutti irriducibili a modelli numerici elementari: oggi, la conoscenza si declina in quel che non si fa da internet, in quel che non si trova facilmente, che si cela gelosamente, quasi un Medioevo di ritorno: non più condivisione del sapere ma, anzi, tutela fino ai limiti dell'inverosimile di ogni idea che trovi un'applicazione redditizia. Il sapere di un'impresa, il suo patrimonio di conoscenza, diventano anche l'elemento di distinzione dell'impresa nei rapporti con chi, per compito istituzionale, punta alla normalizzazione, a un'equità che colga le differenze e che trovi per esse una lettura rispettosa degli assetti e delle regole che ciascuno si dà, ma che sia anche rigorosa quando dalla lettura emerge un modello di riconoscibilità.

(1) http://assistenza.agenziadogane.it/SRVS/CGIBIN/WEB CGI.EXE?New,KB=Tel_Ecustoms,Company={E825E3F2-1290-4D3A-881B-3BB45EEF7734}

Dual use, embarghi e relative soluzioni

Se ne è discusso in un seminario nella sede di ANIMA nell'ottobre scorso

La grande partecipazione al seminario tenutosi a Milano presso la sede della Federazione ANIMA il 26 ottobre scorso è il segnale che il tema proposto, il *dual use*, gli embarghi e le relative soluzioni e semplificazioni, rappresentano un argomento di interesse trasversale per l'industria meccanica e non solo.

Dopo i saluti istituzionali da parte del Direttore Generale di ANIMA Andrea Orlando, ha aperto i lavori il Fabio Paoone, Commercialista e Revisore Contabile di Easyfrontier con l'intervento sugli scambi con i Paesi a regime fiscale privilegiato. L'intervento è stato supportato anche da casi rappresentativi per agevolarne la comprensione e spiegarne gli effetti pratici.

La parola è poi passata a Fulvio Liberatore, consulente e Senior Trainer di Easyfrontier che ha passato in rassegna la normativa in vigore, e l'applicazione, ed esaminato i provvedimenti recanti misure restrittive verso l'Iran, orientato sulle soluzioni da adottare all'interno delle procedure aziendali per mettere "in sicurezza" gli esportatori e chiarito la loro responsabilità in materia.

Al termine degli interventi, i presenti hanno animato il question time con interessanti contributi, sì da rendere l'incontro ancora più proficuo.



Ovvero, come valorizzare le singolarità e le unicità senza dover fare arretrare il livello di sicurezza fiscale e fisica, che è compito della dogana assicurare?

Le risposte si sono collocate in un approccio decisamente innovativo e in una conseguente pesante modifica della *roadmap* tracciata dai Programmi d'azione comunitari "Dogana 2000-2007" (4) che prefiguravano, originariamente, un'armonizzazione basata sulla diffusa normalizzazione e sulla condivisione di standard informativi e comportamentali imposti a tutti gli operatori (con evidenti anche se insidiosi risparmi in termini di servizi e pratiche commerciali): si è preferito creare, invece, a partire dal 2005, un modello conoscitivo (ancora e sempre questa è la parola chiave) che consente di tracciare, per ogni operatore economico (sì, per ciascun impresa o singolo professionista che si trovi a intervenire in attività disciplinate dalla normativa doganale, non per categorie o per territori di competenza) un vero e proprio profilo, dettagliato e riassunto in una sintetica certificazione - e qui sta la differenza con altre certificazioni di natura strutturalmente simile, come quelle che si riferiscono alle norme ISO - la quale obbliga l'autorità di controllo a rispettare i modelli d'azione, i prodotti, le particolarità della singola impresa, purché queste risultino riconoscibili costantemente nel tempo. E la sintesi di tale potente certificazione ha assunto il nome di AEO (Authorised Economic Operator), tema sul quale siamo tornati numerose volte in questo spazio di *L'Industria Meccanica* dedicato al "Progetto Dogana Facile". Corrispondentemente, mentre la dogana cerca di rendere sempre più granulari i

filtri conoscitivi posti alla generalità delle operazioni anonime, gli operatori certificati acquisiscono e sviluppano metodi e conoscenze sempre più raffinati e consoni a un trattamento integrato e riservato delle proprie informazioni, aggregandole, analizzandole o ripartendole secondo gli obiettivi economici che si pongono al di là del fenomeno del controllo e delle autorizzazioni.

Il progressivo e inarrestabile processo di acquisizione di dettagli da parte delle autorità di controllo - che si è esteso, assumendo dimensioni talora preoccupanti, alle limitazioni in materia di esportazione (dual use ed embarghi o quasi embarghi) - trova quindi compensazione nella condivisione delle conoscenze e dei modelli aziendali con le autorità di controllo a livello locale, talora correggendo alcune abitudini, più spesso accrescendo l'integrazione sistemica con la dogana e con le sue procedure di tutela e sicurezza. Nel 2012 dovrebbe poi trovare piena attuazione tale assetto generale bipartito: da un lato l'integrazione delle basi di dati per una selezione accurata delle spedizioni da controllare, dall'altro l'attivazione piena del modello della riconoscibilità degli operatori affidabili. Il nostro compito sarà quello di tenere tutti i nostri lettori aggiornati su quanto accade o accadrà nel complesso mondo della dogana italiana ed europea (o, talora, mondiale) affinché tutte le aziende del nostro comparto possano avvalersi degli strumenti che norme e programmi transnazionali mettono a disposizione. □

(1) <http://www.wcoomd.org/home.htm>

(2) www.wcoomd.org/files/1.../rk_benefits.pdf

(3) <http://www.agenziaadogane.it/wps/wcm/connect/Internet/ed/Agenzia/Operatore+Economico+Autorizzato+AEO/faq+Operatore+Economico+Autorizzato>

(4) http://europa.eu/legislation_summaries/customs/111039_it.htm