



**Opportunità per una dogana che cambia in un mondo che cambia**

## Dalle origini al traffico stellare

*La Wco (World Customs Organization) ha assistito, negli ultimi anni, alla proliferazione di "accordi preferenziali per il libero commercio", che aprono corridoi commerciali più stimolanti della tradizionale delocalizzazione. In particolare, si punta a una programmazione delle produzioni e dei viaggi delle merci – il più possibile "corti" – per consentire di raggiungere efficacemente i clienti.*

*Queste sono le premesse per quelle vagheggiate "corsie transoceaniche" che porteranno alla eliminazione delle barriere dannose e al consolidamento di quelle preziose a tutela dei cittadini e delle imprese leali.*

*"[...]Se scambi e commerci non fossero fatti di gomma, non riuscirebbero mai a superare gli ostacoli che i legislatori pongono continuamente sulla loro strada[...]"*

*La massa degli uomini serve lo stato in questo modo, non come uomini soprattutto, bensì come macchine, con i propri corpi. Essi formano l'esercito permanente, e la milizia, i secondini, i poliziotti, i posse comitatus, ecc. Nella maggior parte dei casi non v'è alcun libero esercizio della facoltà di giudizio o del senso morale; invece si mettono allo stesso livello del legno e della terra e delle pietre, e forse si possono fabbricare uomini di legno che serviranno altrettanto bene allo scopo."*

*(Henry David Thoreau, Disobbedienza civile, 1848)*

FULVIO LIBERATORE, SENIOR TRAINER EASYFRONTIER

Iniziamo il 2013 con una citazione molto intensa, per evocare quei ceppi che ancora bloccano uno sviluppo armonioso e fluido del commercio internazionale. Da Thoreau s'è tratta ispirazione per una riflessione che vorremmo condividere con i lettori.

Quest'anno ci incontreremo sui temi più incisivi per il nostro oggetto, anche se non necessariamente e freneticamente nuovi: cercheremo di porre domande, di interrogarci sulle trasformazioni e sulle persistenze di quel complesso di istituti, regole e consuetudini cui ci riferiamo quando parliamo di dogana.

In effetti, non basta più, oggi, soffermarsi sulla semplice "preparazione dei documenti" – espressione che fin troppo spesso viene interpretata in azienda come "compiliamo e firmiamo i moduli che ci vengono richiesti", senza interrogarsi sul perché vengano sottoscritti e che cosa comportino le singole frasette riportate, per esempio, nella cosiddetta

"Dichiarazione di libera esportazione". Piuttosto, è giunto il momento di esplorare opportunità e obblighi come pezzettini di un immenso tessuto che avvolge l'intero insieme delle relazioni internazionali.

Una maggior distanza dal brulicare di norme, leggi, prescrizioni che affliggono i traffici ci permetterà di osservare e comprendere meglio le strade che possono essere percorse vantaggiosamente, iniziando a disegnare una sorta di mappa non limitata all'elisione di noiosissimi impedimenti burocratici e al superamento della rigidità espressiva delle dogane italiane o della eccessiva gommosità di quelle di altri Paesi nostri competitor nell'Unione. Potremo partire da una vera e propria antropologia doganale: «l'antropologo è l'astronomo delle scienze sociali: egli si incarica di scoprire il significato in comune di fenomeni molto diversi, rispetto al loro ordine di grandezza e distanza, rispetto a quelle che toccano l'osservatore da vicino»<sup>1</sup> (Claude Lévi Strauss).

## Accordi preferenziali per il libero commercio

La Wco (l'Organizzazione Mondiale delle Dogane, in inglese World Customs Organization - [www.wcoomd.org](http://www.wcoomd.org)) ha dato grande risalto, in occasione dell'evento annuale 2012 dedicato alla ricerca e sviluppo in materia doganale, a un tema che potrebbe portare a cambiamenti di scenario significativi nella distribuzione delle risorse ma anche nelle filiere produttive: ci riferiamo agli accordi preferenziali per il libero commercio (Fta - Free Trade Agreement), che si sono diffusi moltissimo negli ultimi anni, spesso in un'ottica regionale, di prossimità, ma anche con estensioni che aprono corridoi commerciali e opportunità assai più stimolanti della tradizionale delocalizzazione.

Si pensi che, sulla base di un *research paper* di Atsushi Takara<sup>2</sup> - novembre 2011 -, gli accordi in vigore erano circa 200: al 15 gennaio 2012, la Wco ha rilevato 319 accordi in vigore e 511 notificazioni di nuovi accordi<sup>3</sup> (!).

Lo studio presentato, sempre in occasione della Conferenza Annuale 2012 - svoltasi a Marrakech, in Marocco, dal 25 al 27 settembre - da FeiYi Wang, ricercatrice dello Shanghai Customs College, "The role of Customs in the economic integration of East Asia: Problems and proposals"<sup>4</sup>, pone in evidenza come, già solo soffermandosi sulla rete asiatica degli accordi preferenziali, lo sforzo di integrazione delle economie del Far East abbia prodotto quella che va sotto il nome di Noodle Bowl Syndrome (la Sindrome della scodella di spaghetti).

Uno sguardo superficiale a tali insiemi non rende possibile cogliere le opportunità, così come il perdersi nell'analisi delle singole clausole previste per ogni merce in ogni percorso rischia di far perdere di vista gli elementi di insieme, quelli che possono permettere di pianificare produzione e distribuzione senza rinunciare all'identità dei propri prodotti. È pertanto assai opportuno studiare gli accordi da una giusta distanza: non tale da perdere i dettagli ma non così prossima da non rendere più possibile orientarsi.

La complessità aumenta, poi, nel momento in cui si vada a

## Strade ottimali per i prodotti

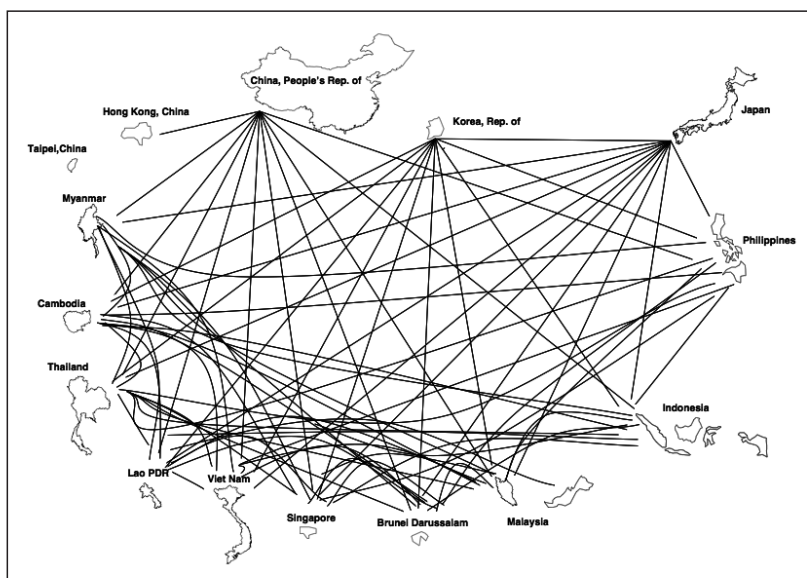
La complessità aumenta, poi, nel momento in cui si vada a

sovrapporre al "layer" degli accordi preferenziali, il sistema delle preferenze dette "generalizzate" - aggiornato radicalmente dal Regolamento 978/2012 del 25 ottobre 2012<sup>5</sup>: si tratta di preferenze accordate unilateralmente dall'Unione Europea ai Pvs (Paesi in Via di Sviluppo), tra i quali figurano molti Paesi che hanno accordi preferenziale con Paesi che non beneficiano di alcun trattamento di favore unilaterale. È quindi possibile ragionare sullo sviluppo di percorsi produttivi che consentono, grazie all'applicazione delle diverse regole di originarietà per i prodotti industriali, di tracciare strade ottimali per i propri prodotti in relazione ai Paesi verso i quali essi sono destinati (ivi compresa l'Unione Europea, ovviamente).

Sotto la trama degli accordi preferenziali va poi letto l'ordito delle barriere, ossia degli ostacoli, di natura tariffaria (ossia mediante l'applicazione di dazi e sovrattasse talora stupefacenti, come nel caso del Brasile che, attraverso l'Im-

posta sui Prodotti Industrializzati - Ipi - arriva a richiedere imposte fino al 300% del valore delle merci) e non tariffaria (ossia i limiti rappresentati da certificazioni, attestazioni, esami di laboratorio, embarghi e chi più ne ha più ne metta) che inceppano talora in modo efficacissimo il trasognante sviluppo del commercio mondiale.

Anche in tal caso, la programmazione delle produzioni e dei viaggi - il più possibile "corti" - delle merci



Rappresentazione grafica della Noodle bowl syndrome

può consentire di raggiungere efficacemente clienti alternativi posti al di là di muri altissimi.

I tentativi più volte avviati, anche in sede Wco, di creare una sorta di matrice universale multidimensionale che consenta, a partire da un punto sulla mappa (Paese di produzione) e indicando un punto di arrivo (Paese del cliente o mercato di sbocco), di tracciare un percorso ottimale, magari colorato in verde, giallo o rosso a seconda del tipo di barriere e facilitazioni, al momento sono ben lontani da un qualsiasi successo: un po' per il fatto che la matrice sarebbe estremamente mobile, visti i continui adeguamenti che ciascun Paese (o Unione doganale) adotta per reagire ad anomalie o per favorire le proprie industrie, e un po' per la difficoltà di mettere a fuoco l'intero insieme.

Ciò non toglie che si possano sviluppare e sperimentare

(1) CLAUDE LÉVI STRAUSS, Antropologia strutturale, Il Saggiatore, Milano 2009, pag. 414.

(2) <http://www.wcoomd.org/en/topics/research/activities-and-programmes/-/media/BEA1C961C9D640B3B3122DEFD9B0292A.ashx>

(3) <http://www.ensa.ac.ma/picard2012/themesAn.php>

(4) [http://incu.org/docs/3-Feiyi\\_Wang\\_en.pdf](http://incu.org/docs/3-Feiyi_Wang_en.pdf)

(5) <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2012:303:0001:0082:IT:PDF>

modelli, magari basati sull'esperienza diretta delle aziende associate, che hanno dovuto adoperarsi per trovare effettivamente quelle strade, pur senza porsi il problema in forma astratta e generale.

#### Livelli di sicurezza per il commercio internazionale

Naturalmente, le pur raffinate soluzioni adottate e adottabili dalle aziende – che inevitabilmente dovranno avviarsi sulla strada della ridefinizione delle filiere – incontrano un ostacolo non da poco nell'attività di controllo messa in campo dalle dogane, operanti ormai con strumenti statistici sempre più chirurgici ma, come facilmente immaginabili, talora assai dolorosi: ed ecco che l'incremento dei controlli non tariffari – oggi la parola d'ordine è *security* – rischia di vanificare la soluzione accuratamente studiata e programmata da un'azienda particolarmente attenta, anche solo per effetto del tempo necessario a renderla leggibile in un porto (propriamente inteso ma anche come autoporto o aeroporto) di ingresso o di uscita delle merci.

L'ulteriore avvolgimento del nostro metaforico tessuto è quindi rappresentato dalle semplificazioni, ormai non tanto e non solo intese come strumenti per "fare prima" ma soprattutto come canali di comunicazione privilegiati con le autorità di controllo e basati su approcci analitici e meditati simili a quelli necessari per sfruttare in modo ineccepibile sotto il profilo del rispetto di tutte le norme che governano i traffici le opportunità fornite dagli strati degli accor-

di e delle soluzioni per il superamento delle barriere.

Ed ecco che la Commissione Europea ha ritenuto di dover chiudere il 2012 con una Comunicazione (793/2012) quasi accorata sulla necessità di garantire crescenti livelli di sicurezza senza però distruggere il commercio internazionale, attraverso un ulteriore potenziamento dell'Aeo, ossia di quella certificazione di cui abbiamo parlato fino alla noia su queste pagine ma che evidentemente non ha ancora fatto breccia nei cuori delle nostre imprese: e la sollecitazione adesso è rivolta non solo alle imprese e alle dogane ma anche alle altre autorità che intervengono nella gestione dei rischi, auspicando un'adozione quasi generalizzata della certificazione. Anche in considerazione dei programmi simili avviati in quasi tutti i Paesi aderenti alla Wco e al progressivo riconoscimento reciproco degli status.

Se mai si vorrà giungere a quelle vagheggiate corsie transoceaniche evocate più volte da Teresa Alvaro, Direttore della Direzione Centrale Tecnologie per l'Innovazione dell'Agenzia delle Dogane, con l'evaporazione delle barriere dannose e il consolidamento di quelle preziose alla tutela dei cittadini e delle imprese leali, si dovranno, quindi, affrontare analisi, programmazione e certificazioni da parte di tutto il sistema produttivo nazionale che, per una volta, potrebbe raccogliersi intorno a una sfida alle burocrazie legnose in uno con le dogane e le altre autorità di controllo, cercando di giungere a scorgere e magari a raggiungere, attraverso la fatica dello studio e del dialogo, le nostre desiderate stelle. □



# DJAZAGRO

THE CROSSROADS OF AGRICULTURAL AND FOOD INDUSTRIES IN ALGERIA

LE CARREFOUR  
DES FILIÈRES  
AGRICOLE ET  
AGROALIMENTAIRE  
EN ALGÉRIE

**YOUR EXPORT  
PARTNER  
IN ALGERIA !**

**9/12 APRIL 2013**

PALAIS DES EXPOSITIONS  
DE LA SAFEX  
ALGIERS

un événement  
**comexposium**  
The place to go

WWW.DJAZAGRO.COM

