

## 2. LE ORIGINI DELL'AEO

### 2.1. La Convenzione riveduta di Kyoto

Il concetto di Operatore Economico Autorizzato affonda le sue radici nella *Convenzione Internazionale (Riveduta) sulla semplificazione e l'armonizzazione dei regimi doganali (RKC)*<sup>1</sup>, la cui Parte 7, Capitolo 3, dell'Allegato Generale, prevede la possibilità per le dogane di concedere a soggetti da esse preventivamente autorizzati e che soddisfano determinati criteri (compreso quello del possesso di un adeguato sistema di scritture e di un soddisfacente sistema di gestione commerciale), delle facilitazioni particolari, quali “*lo svincolo delle merci sulla base della produzione di quelle informazioni minime necessarie per identificarle*”, consentendo altresì loro di completare la dichiarazione finale dopo lo svincolo delle merci od autorizzando “*lo sdoganamento presso i locali del dichiarante o presso altro luogo autorizzato dalle dogane ...*”.

Già nell'ambito della Convenzione riveduta di Kyoto<sup>2</sup>, era dunque prevista la possibilità di ricollegare ad operatori particolarmente affidabili ed og-

---

<sup>1</sup> La Convenzione internazionale per la semplificazione e l'armonizzazione dei regimi doganali (c.d. Convenzione di Kyoto) è strumento di ravvicinamento e di armonizzazione delle procedure e tecniche doganali in uso in numerosi Paesi del mondo. Adottata il 18 maggio 1973, è entrata in vigore il 25 settembre 1974. Il 26 giugno 1999 è stata poi emendata da un Protocollo aggiuntivo (data a partire dalla quale viene comunemente denominata *Convenzione “riveduta” di Kyoto*), al fine di adeguare il precedente testo della Convenzione alle nuove esigenze del commercio internazionale ed in particolare all'uso delle nuove tecnologie informatiche e di metodi di controllo innovativi. La nuova versione della Convenzione è entrata in vigore il 3 febbraio 2006, a seguito del raggiungimento del numero minimo di 40 ratifiche richieste perché questa potesse avere efficacia. La versione riveduta della Convenzione di Kyoto conta attualmente 71 Parti contraenti.

<sup>2</sup> La Comunità europea ha aderito alla Convenzione di Kyoto con Decisione del 3 giugno 1977, n. 415.

getto di una preventiva valutazione delle dogane, una serie di agevolazioni di carattere doganale, fra cui quella dello sdoganamento presso i locali del dichiarante od altro luogo autorizzato dalle dogane, nonché la possibilità di beneficiare di uno svincolo rapido delle merci, dietro fornitura di informazioni minime (sia pure da integrare in un secondo tempo con dati più dettagliati).

Nel giugno 2004, sotto la pressione dei fenomeni di terrorismo internazionale, l'OMD adottava una risoluzione<sup>3</sup> con la quale veniva istituito un gruppo strategico di alto livello, incaricato di sviluppare uno standard a livello internazionale per la security della catena logistica. Il gruppo in questione, composto da 12 direttori generali delle dogane provenienti da diverse aree del mondo (2 per ciascuna regione principale in cui è rappresentata l'Organizzazione)<sup>4</sup>, elaborava un programma d'azione, formalmente approvato dal Consiglio dell'OMD nel corso della seduta del 24 giugno 2005, che individuava una serie di soluzioni volte da un lato a rendere più sicura la catena logistica internazionale e dall'altro ad agevolare la circolazione dei traffici legittimi.

Tale programma, denominato "*Framework of Standards to Secure and Facilitate Global Trade*" ("S.A.F.E."), riprendeva appunto il concetto di cui alla Parte 7, Capitolo 3, dell'Allegato Generale della Convenzione Riveduta di Kyoto, individuando una particolare tipologia di operatore accreditato dalle dogane, altamente affidabile, ispirato alla logica del programma C-TPAT americano (vedasi oltre), di cui raccomandava l'implementazione a tutti i Paesi membri dell'Organizzazione. Questo operatore era appunto l'"AEO", acronimo di "Authorised Economic Operator" (Operatore Economico Autorizzato).

---

<sup>3</sup> Resolution of the Customs Co-operation Council on global security and facilitation measures concerning the international trade supply chain, June 2004.

<sup>4</sup> L'OMD adotta una divisione geografica del mondo in 6 regioni. In ciascuna di queste aree viene scelta, a rotazione, un'amministrazione doganale accreditata dall'Organizzazione per rappresentarla a livello regionale. I direttori generali delle dogane di queste amministrazioni sono dunque i rappresentanti nella regione di riferimento dell'OMD, ed assumono anche la qualifica di vice presidenti dell'Organizzazione. I gruppi regionali in questione sono: 1) America del Nord, del Sud e Caraibi (31 Paesi con il Canada come rappresentante); 2) Europa (composta da 50 Paesi ed attualmente rappresentata dall'Ungheria); 3) Nord Africa, Vicino e Medio Oriente (17 Paesi rappresentati dalla Giordania); 4) Africa Occidentale e Centrale (21 Paesi rappresentati dal Ghana), 5) Africa orientale e del sud (21 Paesi rappresentati dal Rwanda); 6) Estremo Oriente, Asia del Sud e del Sud Est, Australia ed isole del Pacifico (31 Paesi attualmente rappresentati dall'India).

## 2.2. Il Framework of Standards to Secure and Facilitate Global Trade (S.A.F.E.)

Il S.A.F.E. definisce una serie di orientamenti tesi allo sviluppo di uno standard internazionale volto a garantire la sicurezza della catena logistica per tutte le modalità di trasporto ed offre al contempo l'opportunità agli operatori che implementano misure efficaci di sicurezza all'interno delle proprie catene logistiche, di beneficiare di una serie di facilitazioni da parte delle dogane, fra cui una maggiore rapidità nello svincolo delle merci e l'accesso a procedure doganali più snelle, in quanto operatori affidabili e quindi potenzialmente a basso rischio.

In sostanza, il possesso della certificazione AEO attesta la conformità da parte dell'interessato agli standard in materia di sicurezza della catena logistica individuati dall'OMD o ad altri standard equivalenti. Per quanto riguarda invece i soggetti che possono ottenere la relativa certificazione, il S.A.F.E. elenca una lista particolarmente ampia di operatori. Si tratta in sostanza di tutti coloro che coprono un ruolo attivo all'interno della catena logistica, ossia i produttori, gli importatori, gli esportatori, gli spedizionieri doganali, i trasportatori, i consolidatori ed altri intermediari del trasporto, gli operatori portuali, aeroportuali e di terminal, gli operatori di trasporto multimodale, i gestori di magazzini ed i distributori.

Il S.A.F.E., a sua volta, si ispira a due Risoluzioni del Consiglio di Sicurezza delle Nazioni Unite: la n. 1373 del 28 settembre 2001 e la n. 1540 del 28 aprile 2004. La prima, nel condannare gli attentati terroristici dell'11 settembre 2001 a New York, Washington ed in Pennsylvania, affermava l'esigenza di sviluppare forme di cooperazione internazionale fra gli Stati volte ad impedire e soffocare, con tutti i mezzi, il finanziamento e la preparazione di qualsiasi atto terroristico, anche mediante il congelamento dei capitali e delle altre risorse finanziarie appartenenti a coloro che risultano coinvolti in atti terroristici. La Risoluzione n. 1540/2004 condannava invece la diffusione delle armi di distruzione di massa, incoraggiando lo sviluppo di iniziative volte a impedirne la proliferazione.

Nel tentare di bilanciare quanto stabilito dalle Nazioni Unite nelle sopracitate Risoluzioni con l'esigenza di salvaguardare l'efficienza delle dogane e la fluidità dei traffici, il S.A.F.E. ha scelto di adottare un approccio di compromesso in virtù del quale l'accesso ai benefici ed alle facilitazioni commerciali destinate ad accelerare lo sdoganamento delle merci viene riservato a particolari categorie qualificate di operatori che accettano di adeguarsi a de-

terminati requisiti volti a garantire una maggiore sicurezza delle spedizioni commerciali. Sebbene non costituisca un atto giuridicamente vincolante, il S.A.F.E. funge da modello, a livello internazionale, per quelle amministrazioni doganali che intendono sviluppare misure tese a rendere più sicuro il commercio, senza rinunciare tuttavia all'obiettivo della facilitazione dei traffici. Prima ancora che venisse adottato il S.A.F.E., l'OMD aveva approvato delle linee guida doganali sulla gestione integrata della catena logistica (Customs Guidelines on Integrated Supply Chain Management, o "ISCM Guidelines"), nelle quali venivano anticipati alcuni dei concetti di base contenuti all'interno di questo programma, fra cui quello di "operatore autorizzato" (*authorized trader*), definito come operatore economico sicuro, autorizzato ad avvalersi delle procedure semplificate a seguito di un'approvazione di un'amministrazione doganale nazionale che attesta che il soggetto in questione soddisfa i criteri necessari ad assicurare la conformità della sua attività alla normativa doganale vigente.

Il S.A.F.E. tuttavia è un documento assai ampio, che copre praticamente tutte le problematiche principali che caratterizzano il funzionamento delle amministrazioni doganali, compresa quella del mantenimento di strumenti di facilitazione dei traffici e dello sviluppo di sistemi efficaci di controllo e di raccolta delle entrate fiscali, nonché volti ad assicurare la sicurezza e l'integrità delle merci. Tale documento è infatti strutturato su due pilastri principali:

1. partenariato dogane-dogane;
2. partenariato dogane-operatori.

Alla base del primo pilastro viene posta soprattutto l'esigenza, per le amministrazioni doganali, di armonizzare i requisiti per la trasmissione anticipata per via elettronica di informazioni relative a tutte le merci in arrivo, in uscita ed in transito nel territorio di uno Stato, e di utilizzare le tecniche di analisi e gestione dei rischi per rendere maggiormente selettivi i controlli (ossia per concentrarli sulle sole situazioni ad alto rischio). La stretta cooperazione fra dogane infatti contribuisce al rafforzamento della sicurezza dei traffici e facilita il commercio.

Il secondo pilastro incoraggia invece lo sviluppo di meccanismi tesi a favorire l'identificazione di quegli operatori che dimostrano di essersi resi conformi alle regolamentazioni doganali ed alle procedure di sicurezza vigenti nel loro ambito territoriale di riferimento. È in questo pilastro che rientra l'AEO<sup>5</sup>, per il quale il S.A.F.E. fissa i seguenti 6 standard:

---

<sup>5</sup> Una specifica sezione dedicata all'AEO è stata aggiunta nel S.A.F.E. solo due anni do-

<b>Standard n. 1: Partenariato</b>	Gli AEO si impegnano ad effettuare un'autovalutazione finalizzata all'analisi delle loro politiche e procedure interne alla luce gli standard di sicurezza e le migliori pratiche vigenti, in modo da fornire garanzie adeguate contro i pericoli di manomissione delle loro merci fino al momento in cui ne avviene lo svincolo a destino.
<b>Standard n. 2: Sicurezza</b>	Gli AEO implementano le migliori pratiche in materia di sicurezza nell'ambito delle loro pratiche commerciali.
<b>Standard n. 3: Autorizzazione</b>	Le dogane, insieme con i rappresentanti della comunità commerciale, sviluppano processi di validazione o procedure di accredito della qualità che offrano incentivi alle imprese che hanno acquisito lo stato di AEO.
<b>Standard n. 4: Tecnologia</b>	Tutte le parti assicurano l'integrità delle spedizioni e dei container mediante l'utilizzo di tecnologie moderne.
<b>Standard n. 5: Comunicazione</b>	Le dogane aggiornano regolarmente gli standard di sicurezza e le migliori pratiche in materia di sicurezza della catena logistica definite nell'ambito del programma AEO.
<b>Standard n. 6: Facilitazione</b>	Le dogane lavorano in cooperazione con gli AEO per massimizzare la sicurezza ed allo stesso tempo garantire la facilitazione delle catene logistiche internazionali che originano o transitano attraverso i territori di loro competenza.

Ad oggi, il SAFE è stato attuato da un vasto numero di amministrazioni doganali di tutto il mondo<sup>6</sup>, beneficiando anche dell'assistenza tecnica fornita dall'Organizzazione Mondiale delle Dogane.

A novembre 2009, erano ben 157 su 174<sup>7</sup>, i membri dell'OMD che avevano firmato una lettera di intento con l'Organizzazione, con cui si impegnavano formalmente all'implementazione di tale programma. Di queste 157 amministrazioni doganali, 114 hanno ad oggi richiesto all'OMD un supporto tecnico per l'introduzione del programma<sup>8</sup>, erogato tramite il programma "Columbus".

---

po l'approvazione di tale documento, e precisamente nel 2007. All'interno di essa vengono definite nel dettaglio le condizioni di accesso al programma AEO ed i requisiti posti a carico sia delle dogane che gli operatori che desiderano entrarne a far parte.

<sup>6</sup> A novembre 2009, ben 156 membri dell'OMD avevano firmato una lettera di intenti con l'Organizzazione per l'implementazione del SAFE, 114 dei quali hanno chiesto anche un supporto per la sua implementazione tramite il programma Columbus.

<sup>7</sup> Attualmente il numero dei membri dell'OMD è salito a 177.

<sup>8</sup> Tra i Paesi che hanno usufruito dell'assistenza del programma Columbus figurano: Angola, Bahrain, Bermuda, Bolivia, Brasile, Burkina Faso, Cambogia, Camerun, Cina, Re-

### 2.2.1. Il programma Columbus dell'OMD

Columbus, programma di *capacity building*<sup>9</sup> sviluppato dall'OMD nel gennaio 2006 per favorire l'implementazione del SAFE, nonché di altre iniziative di modernizzazione doganale, *best practices* e strumenti dell'OMD ispirati dalla Convenzione Riveduta di Kyoto, è attualmente l'iniziativa di assistenza più ampia al mondo, successivamente estesa anche a paesi non membri dell'Organizzazione grazie ad una rete di accordi di cooperazione conclusi sviluppati con organizzazioni regionali rappresentative delle amministrazioni doganali di varie aree del mondo, come la *Oceania Customs Organization* (OCO) od il *Caribbean Customs Law Enforcement Council* (CCLEC).

A causa dell'ampio raggio di copertura del programma Columbus, sono numerosi gli enti e le istituzioni che hanno contribuito fino ad oggi al suo finanziamento, fornendo al contempo le risorse umane necessarie per la sua attuazione. Fra i partner dell'iniziativa figurano la Banca Mondiale, l'UNODC (*United Nation Office on Drugs and Crime*), l'OCSE (Organizzazione per la Cooperazione e lo Sviluppo Economico), l'Unione europea, l'Unione Africana, l'ADB (*Asian Development Bank*), la IADB (Inter-American Development Bank), l'OCO (Oceania Customs Organisation), e molte amministrazioni doganali nazionali. Numerosi esperti del settore privato hanno inoltre partecipato a tale iniziativa, intervenendo nelle missioni diagnostiche del programma e fornendo il loro apporto pratico alle problematiche di sviluppo locale, apporto che si è rivelato particolarmente utile nello sviluppo di programmi ed azioni pilota, soprattutto per quanto riguarda l'implementazione dei programmi nazionali AEO.

---

pubblica Dominicana, Etiopia, Gabon, Ghana, Guatemala, India, Giordania, Kazakistan, Kenya, Kuwait, Kirgizstan, Lesotho, Madagascar, Maldive, Marocco, Messico, Mauritius, Moldova, Mongolia, Mozambico, Namibia, Nigeria, Panama, Perù, Filippine, Rwanda, Saint Lucia, Senegal, Serbia, Sierra Leone, Sud Africa, Swaziland, Tanzania, Ucraina, Uganda e Vietnam.

<sup>9</sup> È difficile trovare un termine in italiano esattamente corrispondente al termine "capacity building". Con esso si fa in genere riferimento a quel complesso di azioni, interventi formativi e forme di assistenza varie (es. finanziaria, giuridica, amministrativa, organizzativa), che sono prestate a determinate istituzioni ed organizzazioni al fine di favorirne la modernizzazione e potenziare le loro capacità tecniche, di pianificazione strategica e di *performance*. Una definizione del termine si trova nel *Customs Capacity Building Diagnostic Framework* (vedasi oltre). L'OMD fornisce assistenza ai suoi membri in materia di capacity building tramite la Direzione per il Capacity Building, che supporta le attività di assistenza alle amministrazioni doganali nei loro sforzi di riforma e modernizzazione della relativa organizzazione e compiti.

I risultati, le criticità emerse e le soluzioni sviluppate durante tali missioni diagnostiche sono stati documentati dall'OMD nei "*Capacity Building Trends and Patterns Report*"<sup>10</sup>, che a partire dal 2007 descrivono gli interventi di modernizzazione doganale realizzati nell'ambito del programma<sup>11</sup>.

Columbus si articola in 3 fasi principali. La prima fase ha carattere preliminare ed è denominata "analisi dei bisogni" (*needs assesment*). Essa consiste nell'effettuazione di una diagnosi delle esigenze specifiche del paese che ha chiesto l'intervento di assistenza, sia per quanto concerne le azioni da implementare per conformarsi alle misure prescritte dal SAFE, che riguardo le possibilità di sviluppo dell'amministrazione doganale in generale. Al fine di assistere gli esperti delle organizzazioni internazionali, delle amministrazioni doganali nazionali ed i consulenti privati nell'esecuzione dell'attività diagnostica, l'OMD ha sviluppato delle apposite linee guida, denominate *Customs Capacity Building Diagnostic Framework*, le quali definiscono una metodologia standard, basata sull'analisi delle migliori pratiche maturate nel settore, per lo sviluppo, l'attuazione e la valutazione di progetti di *capacity building* in ambito doganale<sup>12</sup>, con indicazioni puntuali relative alla definizione e misurazione di requisiti, tempi e costi necessari per l'implementazione delle attività di assistenza (c.d. *gap analysis*), nonché alla costruzione di specifici indicatori di performance delle amministrazioni doganali ed alla preparazione dei relativi piani di azione, con la proposta di progetto ed il connesso piano finanziario.

La fase II del programma (implementazione), ha come scopo la definizione e sviluppo di un piano concreto di modernizzazione dell'amministrazione doganale e ricomprende l'individuazione del supporto, sia politico che finanziario, necessario per sostenerlo.

La fase III (monitoraggio), ha ad oggetto l'analisi e la valutazione dei progressi realizzati mediante le azioni implementate nella precedente fase.

---

<sup>10</sup> World Customs Organisation, *Enhancing the global dialogue on capacity building*, WCO Capacity Building Directorate, 2007.

<sup>11</sup> I rapporti pubblicati dall'OMD fino ad ora sono tre. A partire dal 2008 inoltre, la Direzione per il Capacity Building dell'OMD ha elaborato dei *Trends and Patterns Report* per specifiche aree regionali che analizzano in maniera comparata i singoli progressi fatti dai vari paesi che compongono ciascuna regione, insieme alle problematiche emerse e le prospettive di miglioramento per il futuro.

<sup>12</sup> Altro strumento fondamentale per lo sviluppo di programmi di modernizzazione doganale è il "Customs Modernization Handbook" della Banca Mondiale (vedasi sopra).

### 2.3. Customs in the 21<sup>st</sup> Century

Durante il 50° Anniversario dell'Organizzazione Mondiale delle Dogane, celebrato nel 2002, i leader delle amministrazioni doganali nazionali rappresentate in tale organismo intergovernativo hanno avviato una profonda riflessione sulle nuove questioni che impatteranno negli anni a venire sul funzionamento efficace ed efficiente delle dogane.

Al termine di un lungo processo, nel corso del quale sono state presentate numerose bozze di documenti strategici sul futuro delle dogane, si è arrivati all'adozione, nel giugno 2008, di un documento programmatico, denominato *Customs in the 21<sup>st</sup> Century* (Dogane nel 21° secolo), nel quale viene ribadita la necessità di potenziare le azioni di partenariato fra le dogane ed il settore privato al fine di rendere più sicuri i traffici. Fra tali azioni viene citato espressamente il programma AEO, e sottolineata l'importanza di procedere lungo la strada della conclusione degli accordi di mutuo riconoscimento fra Stati, per esercitare un controllo congiunto delle catene logistiche internazionali, presupposto a sua volta per la costruzione di una rete integrata fra le dogane di tutto il mondo<sup>13</sup>.

*Customs in the 21<sup>st</sup> Century* prende spunto dal fatto che nei primi anni del 21° secolo, le amministrazioni doganali di tutto il mondo si sono dovute confrontare con problematiche importanti: dalla globalizzazione degli affari e dei commerci, al terrorismo internazionale, alla protezione ambientale ed all'incremento delle minacce a carattere transnazionale, trovandosi spesso nella necessità di dover conciliare due obiettivi spesso conflittuali, ma strettamente connessi, ossia quello del rafforzamento della sicurezza e del controllo delle catene logistiche internazionali da un lato, e quello della facilitazione dei commerci legittimi dall'altro.

A fronte di tali criticità, *Customs in the 21<sup>st</sup> Century* intende lanciare una nuova strategia a livello mondiale, basata su 10 obiettivi di base, che porterà ad un decisivo ripensamento del ruolo delle dogane nel futuro<sup>14</sup>. A corredo di tale documento, un'apposita risoluzione del Consiglio<sup>15</sup> definisce le azio-

---

<sup>13</sup> WCO, *Customs in the 21<sup>st</sup> Century*, 'Enhancing Growth and Development through Trade Facilitation and Border Security', p. 6.

<sup>14</sup> WCO News, *Customs in the 21<sup>st</sup> Century – New generation*, n. 57, October 2008, special report.

<sup>15</sup> WCO, *Resolution of the Customs Co-operation Council on the Role of Customs in the 21<sup>st</sup> Century*, June 2008.

ni concrete da porre in essere per mettere in pratica le linee strategiche definite nel documento.

I dieci obiettivi strategici definiti in *Customs in the 21<sup>st</sup> Century* e lungo i quali dovrà articolarsi l'azione delle dogane di tutto il mondo sono i seguenti:

1. creazione di una rete integrata fra le dogane di tutto il mondo;
2. gestione coordinata delle frontiere;
3. utilizzazione delle tecniche di analisi dei rischi;
4. sviluppo di azioni di partenariato strategico sia tra le varie dogane (*customs to customs*) che fra le dogane ed il settore privato (*customs to business*), nonché di legami cooperativi con altri organismi governativi che pure intervengono nelle transazioni internazionali;
5. utilizzazione di metodi di lavoro moderni che riflettano gli ultimi sviluppi tecnologici e normativi a livello mondiale;
6. sfruttamento delle possibilità e delle soluzioni offerte dalla tecnologia per favorire la creazione di una rete mondiale di monitoraggio dei flussi commerciali;
7. rafforzamento dei poteri dei funzionari doganali, al fine di consentire loro di svolgere i propri compiti in maniera più efficace;
8. sviluppo da parte dei funzionari doganali di una nuova cultura professionale di servizio;
9. rafforzamento sostenibile delle capacità istituzionali;
10. rafforzamento dell'integrità delle dogane<sup>16</sup>.

---

<sup>16</sup> Va precisato che quest'ultimo criterio rappresenta una sfida costante per le dogane, in quanto la mancanza di integrità in dogana provoca distorsioni del commercio internazionale e mina lo sviluppo delle opportunità di investimento, facendo venire meno la pubblica fiducia nelle autorità governative e compromettendo il benessere dei cittadini. L'OMD ed i suoi membri hanno discusso dei fattori chiave per prevenire la corruzione ed aumentare il livello di integrità nelle dogane concludendo nel 1993 la Dichiarazione di Arusha sull'integrità in dogana, poi riveduta nel 2003 (Dichiarazione "Riveduta" di Arusha). La Dichiarazione di Arusha contiene una serie di raccomandazioni destinate a migliorare l'efficienza delle amministrazioni doganali, riducendo e eliminando le possibilità di corruzione, in particolare attraverso la promozione di una serie di processi di pianificazione, attuazione e valutazione delle attività operative, che poggiano sull'utilizzazione di specifici strumenti di promozione dell'integrità sviluppati dall'OMD nel corso del tempo. Per assistere i membri nell'attuazione dei principi della Dichiarazione Riveduta di Arusha, l'OMD ha pubblicato inoltre una serie di documenti a supporto, quali il Compendio delle migliori pratiche in materia di integrità (WCO, Integrity Best Practices, 2005) la Guida allo sviluppo dell'integrità (WCO, Integrity Development Guide, 2007), ed un data-

L'obiettivo della creazione di una rete integrata fra le dogane di tutto il mondo implica lo sviluppo, da parte delle varie amministrazioni doganali, della capacità di lavorare insieme come se costituissero un unico grande organismo globale, al fine di esercitare un monitoraggio congiunto sulle catene logistiche internazionali, dal punto di produzione delle merci a quello di arrivo a destino, in modo da tracciare lo spostamento delle merci lungo l'intera filiera. Ciò richiede ovviamente un utilizzo più massiccio degli scambi elettronici di informazioni e di dati tra dogana e dogana, obiettivo questo che viene sancito anche dalla Convenzione riveduta di Kyoto.

Nell'ambito del secondo obiettivo rientra invece l'avvio di azioni cooperative con altre agenzie che esercitano funzioni di controllo presso le frontiere (es. autorità sanitarie, fitosanitarie, ambientali, ecc.). Anche questo fine richiede un'intensa opera di scambio e condivisione di dati fra i vari soggetti coinvolti<sup>17</sup>. Va ricordato, a tale proposito, che recentemente l'OMD ha ultimato la versione 3 del suo *Customs Data Model*, standard internazionale per la codifica delle informazioni da trasmettere alle autorità doganali in occasione dello svolgimento di una operazione internazionale, il quale è stato predisposto per la condivisione di dati non solo a carattere strettamente doganale, ma anche di tipo commerciale, provenienti da organismi governativi diversi dalle dogane. Il *Customs Data model* è richiamato anche dal SAFE, in quanto consente lo scambio sicuro ed in tempo reale di informazioni tra imprese e dogane e fra diverse amministrazioni doganali.

Infine, il tema del partenariato con il settore privato ricorre continuamente ed interessa trasversalmente tutte le iniziative dell'OMD, un partenariato basato sulla fiducia che consentirà di rispondere in maniera efficace alle sfide del 21° secolo.

---

base delle migliori pratiche (Integrity Best Practice Resource Centre). A questi va aggiunto il Modello di Codice etico e di condotta (WCO, Model Code of Ethics and Conduct, 2001), il quale raccoglie una serie di linee guida a livello internazionale per lo sviluppo di codici di condotta nazionali.

<sup>17</sup> Nel contesto della cooperazione fra dogane ed altre agenzie che pure intervengono nel commercio internazionale, si colloca il meccanismo del c.d. "single window", sistema che consente agli operatori di depositare informazioni presso un unico organismo al fine di adempiere a tutte le prescrizioni regolamentari connesse all'importazione od all'esportazione delle merci (UN/CEFACT, Raccomandazione n. 33/2005).