

## ***Il Single Window nel Commercio Internazionale***

*(analisi in chiave comparata a livello globale)*

*Roma, 1° febbraio 2008*

### **1. Il fondamento concettuale**

Quello di “*single window*” (SW) è un termine difficilmente traducibile in italiano. La forma probabilmente più corretta, la quale rende in maniera più esauriente l’idea del funzionamento di tale strumento, è quella di “**interfaccia unica**”, anche perché permette di distinguere tale istituto da uno concettualmente assai simile, ossia quello dello “**sportello unico**”, ed in particolare dello sportello unico doganale.

Il primo Paese ad aver adottato un sistema completo di SW è stato Singapore, il quale già nel 1989 aveva sviluppato un sistema informatico, denominato TradeNet®, che mirava a semplificare l’esecuzione, da parte degli operatori, delle formalità e degli adempimenti connessi all’importazione, all’esportazione ed al transito delle merci, in particolar modo attraverso la sostituzione delle procedure cartacee prescritte per il trattamento dei documenti doganali e commerciali, con procedure totalmente informatizzate.

Prima di Singapore, in Europa, c’era stata la Germania, che nel 1982 aveva sviluppato un sistema di interconnessione fra gli operatori pubblici e privati che operavano presso il porto di Amburgo, e che come si vedrà in seguito rappresenta un modello, per così dire, “parziale” di SW, in quanto l’azione di dematerializzazione riguarda solo un sito, ossia il porto di Amburgo.

Fra le varie definizioni che sono state date ai sistemi di SW, ve n’è una che più di altre illustra con chiarezza le modalità di funzionamento di tale meccanismo. La definizione in questione, elaborata dal *Canadian Centre for Management Development* nell’ambito di uno studio del marzo 1999 intitolato “*Innovazioni e buone pratiche nei servizi di Single-Window*”, definisce lo strumento in questione come “*sistema che consente di raggruppare più servizi governativi, od informazioni relative ad essi, di modo che i cittadini possano individuare ed ottenere con il minimo sforzo possibile i servizi di cui hanno bisogno*”.

Nello studio in questione, gli autori effettuavano una classificazione dei sistemi di SW per scopo e struttura. A tale proposito veniva riportata una matrice [vedasi la figura seguente], la quale illustrava le varie tipologie di SW esistenti nella pratica, dove l’asse verticale indicava le possibili varianti di tali sistemi e l’asse orizzontale le loro differenze sotto il profilo strutturale. Come si può osservare, nella matrice compaiono anche gli sportelli unici (“*one-stop-shop*”), individuati come sottospecie dei sistemi di SW.

SINGLE-WINDOW SERVICE DELIVERY MATRIX						
SINGLE-WINDOW SERVICE DELIVERY MATRIX	OWNER-DELIVERED	OWNER-DELIVERED IN A CO-LOCATED ENVIRONMENT	SHARED DELIVERY THROUGH INTEGRATION	DELEGATED DELIVERY THROUGH A CORPORATE SERVICE UTILITY	DELEGATED DELIVERY THROUGH AN INTERGOVERNMENTAL SERVICE UTILITY	DELEGATED DELIVERY THROUGH ANOTHER SERVICE PROVIDER (MULTIPLYING)
This matrix illustrates the various types of single-window service delivery initiatives in Canada. The vertical axis illustrates the different purposes that single-window initiatives can serve. The horizontal axis illustrates the various structures used to achieve single-window service delivery.	Owner-delivered single-window services delivered directly by a department of government.	Single-window services that are owner-delivered in a co-located environment.	Single-window services delivered by multiple governments or departments in partnership through service integration.	Single-window delivery of a range of services from one government through a service utility. (Defn. - A service utility is defined as an organization that delivers services on behalf of other government organizations but delivers no services (or very few) of its own.)	Single-window delivery of services from more than one level of government through an intergovernmental service utility. (Defn. - A service organization that delivers services on behalf of other government organizations but delivers no services (or very few) of its own.)	Services delivered for governments or departments by another service provider. (Defn. - "Multi-multiplexing" connotes the delivery of multiple services through an existing or partnered delivery channel.)
"GATEWAYS" Improving accessibility through single-window information and referral.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Enquiry BC*</li> <li>Reference Canada</li> <li>The Canada Site</li> <li>New Brunswick Inquiries</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>The Intergov Site*</li> <li>The Canadian Business Map (Strategis)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Manitoba Citizens' Inquiry Service*</li> <li>Communication Quebec</li> <li>Landowner Resource Centre (Ottawa-Carlton)</li> </ul>	Most call centres are inherently utilities in that they do not have ownership of the services for which they are providing information or referral.	<ul style="list-style-type: none"> <li>An intergovernmental service utility to provide integrated call centre information and referral services?</li> <li>An intergovernmental service utility to provide integrated Internet-based information services?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Atlantic Canada On-line*</li> <li>Canada Post/ HRDC Kiosk partnerships*</li> <li>ServiceOntario</li> <li>Canada Post/ Passport Office</li> </ul>
"ONE-STOP SHOPS" Improving convenience and accessibility to a wide range of related and/or unrelated services and information.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Access Nova Scotia*</li> <li>CentreLink**</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>BC Access Centres*</li> <li>HRDC Info Centre Kiosks</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Edmonton Business Link Business Service Centre (one of 12 CBSCs)*</li> <li>Burlington Resource Centre* (one of many HRDC co-locations/integrations)</li> <li>National Energy Board - Common Reserves Database*</li> <li>Canadian Geospatial Data Infrastructure*</li> <li>Tawatinaw Regional Innovation Centre</li> <li>Calgary Corporate Planning Applications Group</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>BC Government Agents*</li> <li>Service New Brunswick*</li> <li>Accès Montréal</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>An intergovernmental service utility to provide one-stop shopping for services, information and referral on behalf of all levels of government?</li> <li>Intergovernmental service utilities in strategic areas?</li> <li>Health</li> <li>Business Development</li> <li>Employment</li> <li>Social Services</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ontario Business Connects Service Delivery Strategy*</li> <li>Atlantic Canada On-line (intergovernmental services)*</li> </ul> <p>*Cases covered **Australian example</p> <p>© Canadian Centre for Management Development</p>
"SEAMLESS SERVICES" Single-window access to related information, referral and services across jurisdictional lines (either within or between governments).	<ul style="list-style-type: none"> <li>Revenue Canada Business Number*</li> <li>Vancouver Neighbourhood Integrated Service Teams*</li> <li>Ontario Business Connects Workstation*</li> <li>Community Care Access Centres*</li> <li>Canadian Food Inspection Agency</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aboriginal Single Window Initiative*</li> <li>National Energy Board - Sable Island Joint Review*</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Edmonton Business Link Business Service Centre (one of 12 CBSCs)*</li> <li>Burlington Resource Centre* (one of many HRDC co-locations/integrations)</li> <li>National Energy Board - Common Reserves Database*</li> <li>Canadian Geospatial Data Infrastructure*</li> <li>Tawatinaw Regional Innovation Centre</li> <li>Calgary Corporate Planning Applications Group</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>BC Government Agents*</li> <li>Service New Brunswick*</li> <li>Accès Montréal</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>An intergovernmental service utility to provide one-stop shopping for services, information and referral on behalf of all levels of government?</li> <li>Intergovernmental service utilities in strategic areas?</li> <li>Health</li> <li>Business Development</li> <li>Employment</li> <li>Social Services</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ontario Business Connects Service Delivery Strategy*</li> <li>Atlantic Canada On-line (intergovernmental services)*</li> </ul> <p>*Cases covered **Australian example</p> <p>© Canadian Centre for Management Development</p>

L'approccio SW, applicato in un contesto più specifico, che è quello che a noi interessa maggiormente (ossia il commercio internazionale), diviene *l'international trade single window*, ossia sistema che consente agli operatori di fornire una serie di informazioni di varia natura<sup>1</sup> **connesse all'effettuazione di una transazione internazionale**, alle dogane ed alle altre autorità pubbliche interessate alla circolazione delle merci, per motivi di tipo autorizzatorio, di sicurezza ed eventualmente anche di controllo.

La caratteristica di tale sistema è che esso consente di trasmettere le informazioni una sola volta (ossia tramite un'unica trasmissione documentale), ad una interfaccia interamministrativa unica (denominata appunto **interfaccia unica** o «*single window*») la quale funge da organo centralizzatore dei dati forniti dall'operatore, che in sostanza si occupa di raccogliervi, ordinarli, ripartirli e distribuirli a tutti i soggetti interessati che sono collegati all'interfaccia.

Come tale, l'istituto in questione si presta facilmente ad essere confuso con un altro, concettualmente assai simile, ossia quello di **"sportello unico doganale"**, il quale viceversa identifica un meccanismo di coordinamento dell'azione delle autorità competenti, a vario titolo, in merito all'esecuzione dei controlli sulle merci. Attraverso lo sportello unico doganale le autorità in questione (sia pubbliche che private<sup>2</sup>) hanno dunque la possibilità di effettuare un controllo coordinato (da realizzarsi cioè in un unico momento ed un unico luogo), di modo che i tempi complessivi di svincolo delle merci risultino significativamente abbreviati.

Un chiarimento riguardo la differenziazione fra i due istituti è contenuto sia nella *Comunicazione della Commissione europea relativa ad un ambiente semplificato e privo di supporti cartacei per le dogane ed il commercio*<sup>3</sup>, che nella proposta di nuovo Codice Doganale Comunitario cd. "modernizzato" attualmente all'analisi del Parlamento europeo per la sua definitiva approvazione<sup>4</sup>. L'art. 28, par. 1, di quest'ultimo atto, in particolare, mira ad introdurre all'interno dell'ordinamento comunitario un'espressa previsione normativa la quale impegnerà direttamente le autorità doganali dei singoli Stati membri a provvedere all'introduzione dello sportello unico, stabilendo che *"qualora, relativamente alle stesse merci, vengano effettuati controlli diversi dai controlli doganali, da autorità competenti che non siano le autorità doganali, tali controlli si effettuano in stretta collaborazione con le autorità doganali e, ogniqualvolta sia possibile, contemporaneamente e nello stesso luogo (sportello unico)"*<sup>5</sup>.

Sebbene dunque, sia l'**interfaccia unica** che lo **sportello unico doganale** rappresentino entrambi strumenti volti ad agevolare i traffici commerciali (in quanto ciascuno dei due istituti mira a facilitare lo svolgimento delle attività amministrativo-burocratiche legate all'effettuazione di una transazione internazionale), la particolarità del *single window* è data dal fatto che si tratta, più specificamente, di una piattaforma di raccolta dei flussi informativi e dei documenti alla cui presentazione sono tenuti tutti gli operatori coinvolti nelle operazioni di commercio estero e di trasporto delle merci, compresi quelli necessari all'effettuazione delle operazioni doganali (es. dichiarazioni doganali, richieste di nulla osta, di certificati o di licenze import/export, domande di accesso ai contingenti tariffari, e relativa documentazione accompagnatoria ecc.).

<sup>1</sup> Es. informazioni sanitarie, di polizia, ambientali, relative agli aspetti commerciali della transazione effettuata, ecc.

<sup>2</sup> Un esempio di autorità privata competente in ordine all'esecuzione di determinati tipi di controllo (in specie quelli di qualità sui prodotti ortofrutticoli freschi) è l'Agecontrol spa, organismo costituito nella forma di società di capitali, ma i cui azionisti possono essere per legge solo soggetti pubblici.

<sup>3</sup> COM (2003) 452 del 24 luglio 2003, recepita dal Parlamento Europeo e dal Consiglio con Decisione N. 70/2008/CE del 15 gennaio 2008 (vedasi <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2008:023:0021:0026:IT:PDF>).

<sup>4</sup> COM (2005) 608.

<sup>5</sup> Lo sportello unico doganale infatti, allo stato attuale non esiste in tutti i Paesi membri dell'UE, com'è il caso dell'Italia, dove il relativo progetto è ancora fermo a livello normativo (vedasi in proposito l'art. 4, commi 57 e 58, l. 350/2003), non essendo ancora stato adottato il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri al quale la legge demanda la definizione delle modalità pratiche di attuazione dello strumento.

Il meccanismo in questione infatti, consente la trasmissione di documenti e dati inerenti ad un'operazione di commercio internazionale attraverso una singola operazione di trasmissione effettuata dall'operatore verso un **punto di entrata unico** (che normalmente è di tipo virtuale<sup>6</sup>), il quale a sua volta provvede successivamente a riorganizzare i dati forniti, ripartendoli e distribuendoli a tutte le autorità pubbliche/private interessate (dogane comprese), per il relativo trattamento.

Scopo di tale meccanismo è quello di comprimere al massimo i tempi di trattamento delle richieste di permessi, autorizzazioni e certificati necessari al fine dell'esecuzione di una operazione di importazione o di esportazione. A tale funzione se ne aggiunge, generalmente, anche una di **monitoraggio**, in quanto il più delle volte tali sistemi (e quest'ultimo aspetto è ben evidenziato dal concetto inglese *"single window"*, che richiama l'immagine di una "finestra"), prevedono anche la possibilità per l'operatore che trasmette la documentazione od i dati all'interfaccia, di seguire il lavoro svolto dalle amministrazioni e dagli enti collegati alla stessa, verificando anche il rispetto da parte di queste ultime delle tempistiche previste per il rilascio dei documenti, certificati ed autorizzazioni richieste<sup>7</sup>. Tecnicamente, ciò avviene tramite l'adozione di sistemi di *tracking* i quali consentono di seguire passo passo le varie fasi istruttorie legate al trattamento delle domande presentate all'interfaccia, tracciando tutti i movimenti delle operazioni svolte dagli enti collegati al Single Window.

Il concetto di sportello unico doganale viceversa, si riferisce alla possibilità di effettuare i controlli fisici sulle merci **in uno stesso momento ed in uno stesso luogo**. Si tratta pertanto, più che altro, di una misura volta a favorire il coordinamento fra tutti i soggetti (sia pubblici che privati), i quali sono competenti a vario titolo in ordine ai controlli sulle merci importate od esportate.

Lo scopo di quest'ultimo strumento è quindi, più propriamente, quello di favorire una esecuzione dei controlli **in maniera integrata**, e quindi di razionalizzare e velocizzare l'espletamento delle relative operazioni, attraverso la creazione di un meccanismo di raccordo che consenta di far dialogare i vari soggetti competenti in ordine agli stessi, evitando che si verifichino sovrapposizioni, fonti a loro volta di eventuali ritardi nello svincolo delle merci.

L'approccio "single window" (SW) è ampiamente raccomandato a livello internazionale dall'UN/CEFACT (*Centro delle Nazioni Unite per la Facilitazione dei Traffici e del Commercio Elettronico*)<sup>8</sup>, in particolare dalle Raccomandazioni n. 33 (luglio 2005) e 34. La prima Raccomandazione contiene in particolare la definizione di SW, configurato come *"sistema che consente agli operatori di depositare le informazioni presso un unico organismo al fine di adempiere a tutte le prescrizioni regolamentari connesse all'importazione od all'esportazione delle merci"*, mentre la seconda fornisce alcune linee guida volte ad orientare gli enti governativi e le imprese nel processo di razionalizzazione e di standardizzazione dei dati e documenti del commercio internazionale necessari al fine dell'assolvimento dei requisiti regolamentari prescritti in ordine all'esecuzione delle operazioni di importazione, esportazione e transito.

Per quanto riguarda infine la relazione fra i concetti di Single Window e One stop Shop, sebbene i due approcci possano essere sviluppati separatamente, è solo una combinazione di entrambi

---

<sup>6</sup> Es. un portale Web.

<sup>7</sup> Ciò in quanto la rapidità dei tempi di risposta da parte degli enti collegati all'interfaccia è presidiata da meccanismi di silenzio-assenso, vale a dire che la risposta deve intervenire entro termini assai stretti previsti dalla legge, scaduti i quali si presumerà che l'amministrazione abbia dato risposta positiva alla relativa istanza presentata dall'operatore.

<sup>8</sup> L'UN/CEFACT è un organismo costituito dall'ECE (*Economic Commission for Europe*) delle Nazioni Unite per creare un meccanismo di coordinamento a livello mondiale delle iniziative in materia di facilitazione del commercio adottate dai paesi di tutto il mondo. Situato a Ginevra, quest'organismo ha sviluppato e promosso numerosi strumenti volti alla semplificazione delle procedure commerciali internazionali. La *mission* dell'UN/CEFACT è infatti quella di incrementare la capacità delle organizzazioni pubbliche e private delle economie sviluppate ed in via di sviluppo, di sviluppo e promozione della crescita del commercio globale.

che consente di sfruttare in pieno i vantaggi legati alle facilitazioni commerciali cui essi fanno riferimento.

## **2. Aspetti comparatistici: il caso USA**

Il sistema di SW adottato dagli Stati Uniti, denominato ITDS (*International Trade Data System*) è stato ideato all'inizio degli anni '90, quando le dogane americane, animate dall'obiettivo di una più incisiva promozione dei traffici, costituirono un apposito gruppo di lavoro, denominato "*Future Automated Commercial Environment Team*" (FACET), incaricandolo di formulare alcune raccomandazioni volte (fra le altre cose), a ridisegnare, migliorandoli, i sistemi di trattamento dei flussi informativi commerciali, tramite un'utilizzazione massiccia delle moderne tecnologie informative.

Tale gruppo di lavoro concluse i suoi lavori nel 1993, elaborando un rapporto, (conosciuto come *FACET "Report"*), il quale, oltre a disegnare quello che sarebbe divenuto il nuovo sistema telematico doganale americano (l'ACE, "*Automated Commercial Environment*"), suggeriva l'armonizzazione dei dati del commercio estero secondo uno standard comune, in modo tale da poterli più facilmente raccogliere in un sistema unico capace di gestire in modalità totalmente elettronica le procedure di import, export, e di transito relative alle merci (e connesse modalità di trasporto).

Il rapporto FACET proponeva in particolare la costituzione di un sistema telematico in grado di raccogliere, tendenzialmente attraverso un sola operazione di trasmissione documentale effettuata dagli operatori e loro intermediari doganali, tutti i dati relativi all'effettuazione di una transazione commerciale internazionale, riducendo così i costi e gli adempimenti relativi alle transazioni commerciali internazionali gravanti sia a carico del settore privato che di quello pubblico. Da tale studio inoltre emergeva che negli USA erano in circolazione più di 300 formulari diversi predisposti per assolvere a formalità varie connesse all'espletamento delle operazioni commerciali con l'estero, per un totale di 3000 campi la cui compilazione era a carico degli operatori, oltre il 90% dei quali si riferiva ad informazioni ripetute in molteplici moduli.

L'obiettivo finale era quello del collegamento all'ITDS di 35 agenzie federali che esercitavano a vario titolo funzioni di tipo autorizzatorio o certificatorio in ordine ai prodotti da importare negli USA<sup>9</sup>. Infine il sistema in questione doveva offrire, accanto alle suddette funzioni, dei contenuti di tipo informativo ed in particolare, doveva permettere l'accesso da parte degli utenti ad informazioni e dati precisi, completi e tempestivi (anche di tipo statistico), relativi al commercio estero.

L'adozione concreta dell'ITDS è avvenuta nel 1996, mentre la sua regolamentazione a livello giuridico è intervenuta solo nel 2005, con il *Safe Port Act* (la legge sulla sicurezza dei porti), che ha modificato l'art. 411 del *Tariff Act del 1930* (legge tariffaria del 1930), aggiungendo a tale articolo un'espressa disposizione la quale attribuiva al Segretario del Tesoro il compito di sovrintendere alla costituzione di tale sistema, da integrare con l'*Automated Commercial Environment* (ACE).

La suddetta disposizione definiva anche lo scopo dell'ITDS, il quale veniva così delineato: "*eliminazione della ridondanza delle informazioni, al fine di regolare in maniera efficiente i flussi commerciali ed attuare efficacemente leggi e regolamenti relativi al commercio internazionale, attraverso la costituzione di un portale unico, gestito dalle dogane*<sup>10</sup>, per la raccolta e la

---

<sup>9</sup> In totale, negli USA esistono circa 80 agenzie pubbliche di livello Federale coinvolte nelle operazioni di commercio internazionale.

<sup>10</sup> Il coordinamento del funzionamento dell'ITDS tra le dogane e le altre agenzie governative che vi partecipano è attribuito dalla legge al Segretario del Tesoro, mentre la *Customs and Border Protection* (amministrazione doganale) è responsabile della sua gestione operativa, nonché della manutenzione del sistema.

*distribuzione di dati standard in forma elettronica, relativi alle operazioni di import ed export, i quali sono richiesti da tutte le agenzie federali partecipanti al sistema”.*

Lo stesso articolo aggiungeva poi che “... partecipano all’ITDS tutte le Agenzie Federali con competenze in materia di commercio, le quali richiedono documentazione relativa allo sdoganamento od all’autorizzazione dell’importazione dei carichi”.

Per quanto riguarda le modalità di costituzione del SW Americano, è stato dapprima creato un Comitato Guida Interagenzia (*Interagency Steering Committee*), presieduto dal Segretario del Tesoro e composto dai capi di tutte le agenzie da collegare all’interfaccia, il quale è stato incaricato di seguire i lavori di costituzione della piattaforma e di definire gli standard dei dati da raccogliere, memorizzare e condividere nel sistema, conformemente alle leggi in vigore nel paese, in particolare quelle relative alla protezione dei dati.

La caratteristica dell’ITDS americano è data dal fatto che vi sono collegate solo agenzie pubbliche ed in particolare agenzie di livello federale. Esistono meccanismi di pagamento elettronico dei dazi e di accensione on-line di cauzioni e fidejussioni, ma questi sono gestiti direttamente dall’ACE, ossia dal sistema telematico doganale, nel cui ambito, come si è detto, l’ITDS è tuttavia integrato.

## 2.1. Singapore

Si tratta del primo esempio di SW a livello mondiale, sviluppato alla fine degli anni ’80, il quale a partire dal 30 ottobre 2007 è stato integrato all’interno di una piattaforma governativa multi-agenzia, denominata TradeXchange®. La particolarità del sistema in questione è data dal fatto che consente di raccogliere attraverso un unico formulario, dati che in precedenza erano contenuti in ben 35 documenti diversi destinati alle dogane ed altri Ministeri od agenzie pubbliche e private diverse. Attualmente il sistema tratta oltre 9 milioni di richieste di autorizzazioni e licenze all’ import/export all’anno, e circa 70.000 certificati di origine.

Tradenet consente inoltre di scambiare messaggi con il sistema *Advance Commercial Information (ACI)*<sup>11</sup> della Canada Border Services Agency (CBSA) canadese, con il sistema Automated Manifest System (AMS) delle dogane statunitensi, e con l’Integrated Cargo System (ICS) dell’Australia Customs Service.

Il progetto di SW sviluppato da Singapore nasce quindi con il nome “Tradenet”, per poi successivamente evolvere verso una piattaforma integrata più ampia, denominata TradeXchange®, la quale funge oggi da interfaccia tra gli operatori commerciali e della logistica e tutti quegli enti (governativi e non), i quali intervengono nel commercio internazionale. Tutti i soggetti interconnessi al sistema Tradexchange ® possono infatti scambiarsi documenti e dati attraverso il SW, nonché assolvere alcune operazioni di carattere commerciale, doganale, logistico e finanziario (es. pagamento dei dazi e di altri diritti connessi al rilascio di autorizzazioni e certificazioni varie, accensione di fidejussioni e garanzie bancarie ed assicurative, ecc.).

Il progetto è stato sviluppato da una società privata, la **Crimsonlogic**, sotto il coordinamento delle **dogane** congiuntamente all’*Economic Development Board*<sup>12</sup> e l’Autorità di sviluppo delle telecomunicazioni<sup>13</sup>.

---

<sup>11</sup> Il sistema ACI, attivo dall’aprile 2000, raccoglie, elabora e gestisce le informazioni di pre-arrivo relative alle merci importate nel paese, opportunamente trasmesse dai vettori che le trasportano attraverso modalità elettroniche, di modo che queste vadano ad alimentare un sistema di analisi dei rischi il quale traccia dei profili di rischiosità relativi a ciascuna spedizione prim’ancora che le merci entrino nel paese.

<sup>12</sup> Organizzazione che promuove lo sviluppo economico di Singapore e delle sue imprese, la quale dispone di una rete di uffici all’estero in diversi paesi del mondo.

<sup>13</sup> Agenzia preposta alla promozione dello sviluppo ed all’attrazione degli investimenti nel settore delle telecomunicazioni.

## 2.2. Canada

Il Canada adotta il sistema ACROSS (*Accelerated Commercial Release Operations Support System*)<sup>14</sup>, il quale inizialmente è stato sviluppato dalle dogane canadesi per consentire la trasmissione elettronica alle dogane di tutte le informazioni necessarie per lo svincolo delle merci importate ed esportate. In seguito le funzioni del sistema sono state arricchite, con la previsione della possibilità di inoltrare elettronicamente la dichiarazione doganale, di trasmettere i manifesti di carico e le fatture commerciali (il tutto ovviamente in formato elettronico), anche ad agenzie diverse dalle dogane.

Tramite il sistema ACROSS, gli importatori e gli esportatori, nonché i loro intermediari doganali, possono scambiare elettronicamente informazioni con la dogana e l'amministrazione fiscale, evitando così di dover presentare documenti cartacei (salvo alcune limitazioni), ed ottenendo attraverso tale modalità un più rapido svincolo delle merci, per via di una velocizzazione dell'assolvimento delle relative formalità burocratiche. Una serie di sviluppi successivi apportati al sistema ACROSS ha consentito ai soggetti collegati al sistema la possibilità di trasmettere informazioni e dati anche ad altri dipartimenti governativi diversi dalle dogane e dall'amministrazione fiscale (trasformandosi così in un'interfaccia *single window* per lo scambio documentale con altre agenzie governative che intervengono nelle operazioni doganali/commerciali)<sup>15</sup>.

Il sistema ACROSS offre pertanto attualmente un accesso *single window* a diverse amministrazioni ed agenzie intervenienti nel commercio estero. Ad esempio, le richieste di licenze di importazioni possono essere trasmesse attraverso tale sistema.

Oltre ad accelerare l'assolvimento delle formalità doganali<sup>16</sup>, il sistema consente inoltre ai suoi utenti di rivedere in qualsiasi momento tutta la documentazione relativa ad una determinata operazione doganale, con la possibilità da parte di questi ultimi di integrarla e modificarla fino al momento in cui le merci giungono alla frontiera.

Attualmente sono interconnessi al sistema il Dipartimento dell'Agricoltura (CFIA), il Dipartimento Affari Esteri ed il Dipartimento per le Risorse Naturali. Inoltre vi sono collegati l'Agenzia Canadese per le ispezioni Alimentari ed il Dipartimento Trasporti. Infine, il sistema si interfaccia con numerosi altri sottosistemi informatici delle dogane.

Per l'utilizzazione del sistema di SW canadese è necessaria la preventiva registrazione (è prevista anche la possibilità di utilizzo in modalità di prova, per consentire agli utenti di acquisire una maggiore familiarità con lo stesso). Per poter utilizzare l'interfaccia occorre essere interconnessi alle dogane tramite un sistema del tipo EDI (*electronic data interchange*)<sup>17</sup>. A tal

---

<sup>14</sup> Il sistema ACROSS è integrato nel **Customs Commercial System (CCS)**, ossia il sistema telematico doganale, automatizza la maggior parte dei processi relativi al trattamento ed al controllo delle merci in arrivo nel Paese.

<sup>15</sup> Cd. "OGD Single Window Interface".

<sup>16</sup> Il sistema ACROSS consente la trasmissione e lo scambio di informazioni doganali 24 ore al giorno, 7 giorni su sette, nonché di scambiare elettronicamente dati relativi allo svincolo delle merci ed eventuali autorizzazioni all'import/export delle stesse. Esso inoltre consente di effettuare lo svincolo delle merci in modalità remota (ossia indipendentemente dal luogo di stabilimento dell'impresa) e di gestire le procedure di svincolo delle merci sulla base della fornitura di informazioni minime, comprese le informazioni di pre-arrivo.

<sup>17</sup> L'EDI (*Electronic data interchange*) è un sistema che consente lo scambio diretto di messaggi commerciali tra sistemi informativi diversi, il quale si appoggia su reti di telecomunicazioni nazionali ed internazionali. I messaggi commerciali scambiati possono essere documenti di base (come l'ordine e la fattura), oppure può trattarsi di informazioni di tipo più sofisticato, così da permettere ai partners commerciali di gestire l'intera catena di approvvigionamento in maniera più efficiente. Elementi chiave nell'EDI sono i software applicativi di entrambi i partners coinvolti nello scambio, i quali devono essere integrati sia con i software di gestione dei messaggi EDI, che con la rete di telecomunicazione. Essendo tale sistema costoso da realizzare (così come sono onerose anche le modifiche allo stesso), l'EDI è rimasto a lungo appannaggio solo delle grandi imprese, per cui non ha mai avuto una

fine è prescritta un'apposita procedura: innanzitutto, le dogane richiedono a coloro che desiderano essere allacciarsi al sistema, di specificare quali tipi di dati esattamente essi vogliono inviare o ricevere (le esigenze di un *customs broker* sono infatti differenti da quelle di un importatore, di un gestore di deposito doganale, o di un vettore). Una volta stabilito di quali dati si tratta, viene poi deciso il tipo di connessione o la modalità di comunicazione da attivare tra essi e le dogane<sup>18</sup>.

Il sistema ACROSS è inoltre interconnesso alla *Canadian Food Inspection Agency* tramite un'apposita interfaccia (CFIA/ACROSS interface) la quale consente ad importatori e brokers doganali di trasmettere informazioni di natura commerciale/doganale a tale ente, relativamente a quelle merci soggette a particolari formalità ai fini della loro importazione/esportazione per le quali è competente il CFIA (es. autorizzazioni o nulla osta sanitari/fitosanitari). Una volta che il CFIA ha deciso riguardo l'ammissibilità della merce, il quest'ultimo notifica la sua decisione direttamente al servizio ispezioni delle dogane. Inoltre il sistema ACROSS è interconnesso con un altro sistema telematico, denominato "*Automated Import Reference System (AIRS)*", il quale consente ad importatori e brokers doganali di accedere ad informazioni relative ai requisiti cui sono soggetti i prodotti agricoli.

### 2.3. America Latina

In America Latina, oltre che in Guatemala (Seadex), esempi di SW esistono in Bolivia, Cile, Colombia, Costa Rica, El Salvador e Repubblica dominicana.

### 2.4. Giappone

Il Giappone utilizza il sistema NACCS (*Nippon Automated Cargo Clearance System*). Tale sistema, introdotto nel 1978 per la gestione in modalità telematica delle procedure doganali relative alle spedizioni aeree, è stato esteso nel 1991 anche alle spedizioni marittime. Il NACCS infatti, attualmente si articola in due sottosistemi: l'air-NACCS ed il sea-NACCS, ai quali sono interconnessi un'ampia gamma di operatori della comunità aeroportuale e portuale giapponese tramite collegamenti del tipo EDI.

Il sistema NACCS non rappresenta tuttavia un sistema di SW completo, nel senso che al momento offre la possibilità di gestire *solo alcune* operazioni commerciali a carattere internazionale, principalmente di tipo doganale e logistico, nonché alcuni servizi di determinate

---

diffusione su larga scala nelle medie e piccole imprese. L'EDI comunque, continua a costituire lo standard per la definizione degli schemi dei dati nell'ambito delle amministrazioni, del commercio e dei trasporti,

<sup>18</sup> Esistono 4 possibilità diverse tramite le quali gli utenti EDI possono scegliere di trasmettere e ricevere dati commerciali al/dal sistema informatico del CBSA (le dogane canadesi). Questi infatti: 1) possono utilizzare una **rete a valore aggiunto** (VAN), ossia una rete pubblica che permette di scambiare dati con un ampio numero di partners commerciali utilizzando un'interfaccia di comunicazione unica. Gli utenti, in questo caso, pagano il costo della connessione alla rete, nonché alcuni diritti richiesti per l'allacciamento alla stessa e per la trasmissione dei loro messaggi attraverso tale rete al CBSA. Altra soluzione [2] è quella di ricorrere a **terzi fornitori di servizi**. Esistono infatti numerosi fornitori di servizi, terze parti approvati dalle dogane che si occupano attualmente della trasmissione di dati al CBSA per conto altrui, utilizzando un'ampia varietà di modi di comunicazione. Altra soluzione ancora [3] è quella dell'utilizzazione del portale internet delle dogane. Il CBSA ha infatti sviluppato un proprio portale per offrire ai suoi clienti uno strumento in grado di consentire la trasmissione ed il ricevimento dei dati attraverso la rete internet. Il CBSA ha anche adottato una infrastruttura a chiave pubblica (*Public Key Infrastructure - PKI*), il cui compito è quello di gestire il ciclo di vita delle chiavi crittografiche e dei certificati elettronici, così da garantire l'autenticità nella comunicazione al fine di salvaguardare l'integrità e la confidenzialità dei dati. Gli utenti devono in tal caso acquistare uno speciale software per criptare e decriptare i dati da trasmettere al portale. 4) L'ultima possibilità infine, è quella di stabilire una connessione diretta con il CBSA. La connessione diretta richiede un investimento di circa 45,000 \$ canadesi per la sua attivazione ed il pagamento di \$15,000 annuali a titolo di spese di manutenzione della stessa.

aziende private (es. operatori terminalistici, consolidatori, spedizionieri doganali, banche ed altri soggetti della catena logistica). Il sistema non consente quindi di gestire l'intero complesso della documentazione connessa alla effettuazione di una transazione di commercio estero.

Il NACCS, nasce inizialmente come strumento volto a permettere la presentazione elettronica delle dichiarazioni doganali e la gestione in modalità telematica di altra documentazione doganale (es. manifesti di carico). Nel 2003, esso viene allacciato dal governo giapponese ad altri due sistemi informatici, ossia al *Port EDI System* (rete informativa che connette tutti i porti del Paese e che consente lo scambio di informazioni tra le autorità portuali, i servizi di capitaneria di porto, di guardia costiera e gli agenti e compagnie marittime), ed il sistema *Crew Landing Permission Support System* (il quale consente il trattamento on-line delle richieste di permesso di sbarco/atterraggio dell'equipaggio delle navi e degli aerei), assumendo così funzioni di SW, nel senso che le informazioni inserite dagli operatori in uno di questi tre sistemi informatici sono automaticamente disponibili negli altri due sistemi, per cui i dati relativi necessitano di essere forniti una sola volta, essendo riutilizzabili per diverse finalità.

Il sistema attualmente consente di gestire anche un'ampia gamma di procedure e servizi, quali quelli di quarantena animale e vegetale.

Per quanto riguarda invece la gestione del sistema NACCS, questa è curata da una struttura costituita nell'ottobre del 1977, denominata **NACCS Center**. Si tratta di una azienda a partecipazione statale che di recente ha mutato la propria struttura organizzativa in agenzia pubblica la quale in parte si finanzia con le *fees* corrisposte dagli operatori a titolo di corrispettivo per l'utilizzazione del sistema, ed in parte con cospicui finanziamenti messi a disposizione dalle dogane, le quali forniscono al NACCS Center anche parte del suo personale.

## 2.5. Germania

In Germania, l'azione di semplificazione documentale e di contenimento dei tempi di sdoganamento è stata concentrata soprattutto verso un punto di ingresso delle merci nel territorio tedesco, ossia il **porto di Amburgo**. Qui, l'intensa opera di informatizzazione (merito soprattutto dell'iniziativa degli operatori commerciali e della logistica privati che operano presso tale struttura), ha prodotto risultati sorprendenti, al punto che il porto è divenuto una delle basi logistiche comunitarie più competitive in Europa, per via dell'impeccabile organizzazione delle varie fasi della movimentazione e del controllo delle merci.

Il progetto di realizzazione del SW tedesco è stato sviluppato nel 1982, sulla base di un progetto pilota del 1974. L'unica differenza tra il sistema attuale ed il progetto originario è data dal fatto che il primo prevede dei collegamenti del tipo EDI tra i vari attori, mentre il progetto del 1982 prevedeva la costituzione, presso il porto di Amburgo, di un *mainframe* principale alla quale andava collegata una serie di terminali tramite cui i vari utenti (es. agenti marittimi, spedizionieri, operatori di banchina e terminalistici, ecc.), potevano scambiarsi fra loro e con l'ufficio del porto di Amburgo tutta la documentazione relativa alle operazioni commerciali e doganali effettuate.

Anche nel caso del SW tedesco siamo di fronte ad un sistema *parziale*, in quanto, come già anticipato, esso gestisce sì l'intero complesso della documentazione doganale/logistica e commerciale collegata all'effettuazione delle operazioni di commercio estero, ma limitatamente al porto di Amburgo.

Il sistema di SW tedesco è stato sviluppato ed è attualmente gestito da una società privata, la Dakosy<sup>19</sup>, la quale richiede ai suoi utilizzatori il pagamento di una *fee* annuale. Ad esso sono interconnessi sia l'ufficio doganale del porto di Amburgo che l'intera comunità degli operatori, sia privati che pubblici, i quali operano presso di esso.

La dematerializzazione dell'uso dei documenti che il sistema ZAPP assicura, consente oggi di contenere, presso tale sito, i tempi di svincolo delle merci nel limite delle 2 ore, il che evidentemente rappresenta un traguardo che pochi paesi sono in grado di vantare.

## 2.6. Svezia

Le dogane svedesi, al fine di dare maggiore impulso alle operazioni di commercio estero nel proprio territorio, hanno reso disponibili fin dal 1989 alle proprie aziende<sup>20</sup>, una serie di procedure elettroniche semplificate volte a consentire loro di assolvere in maniera più efficace le formalità di commercio estero. Il relativo progetto di SW, denominato **VCO** (Virtual Customs Office), consente oggi agli utenti di effettuare operazioni di sdoganamento 24 ore su 24, 7 giorni alla settimana, nonché di ricevere un'ampia gamma di servizi elettronici (attualmente ne sono disponibili più di 100, tutti fruibili gratuitamente, alcuni dei quali – a carattere informativo – sono accessibili addirittura tramite palmare o cellulare, attraverso messaggistica SMS). I servizi in questione sono prevalentemente di carattere doganale, ma la piattaforma gestisce alcune operazioni anche non strettamente legate a tale ambito (es. presentazione di istanze relative ad autorizzazioni e certificazioni varie, richiesta elettronica delle restituzioni alle esportazioni dei prodotti agricoli rientranti nella Politica Agricola Comune, ecc.).

L'obiettivo a lungo termine del VCO è quello di dematerializzare tutte le procedure elettroniche attraverso la completa sostituzione dei documenti cartacei con formulari elettronici più agevolmente scambiabili attraverso modalità telematiche. In futuro pertanto, tale sistema consentirà di annullare i vincoli spazio-temporali, consentendo a chiunque di eseguire nella maniera più semplice ed economica possibile le operazioni e le formalità collegate all'effettuazione di una transazione di commercio estero.

Un aspetto assai interessante del SW svedese è dato dalla sua particolare trasparenza, in quanto l'interfaccia consente in ogni momento agli utenti collegati al sistema, di verificare on-line il lavoro svolto dalle dogane e delle altre amministrazioni ad essa connesse, i quali possono effettuare un monitoraggio continuo dello stato di trattamento delle loro pratiche. Un'altra particolarità è data la possibilità di presentare direttamente tramite l'interfaccia delle istanze al difensore civico (l'*ombudsman*)<sup>21</sup>, per quanto riguarda eventuali rimostranze contro le dogane.

## 2.7. Hong Kong

Ad Hong Kong, il sistema DTTS collega tramite una interfaccia elettronica tutti gli attori della catena logistica, dal venditore, ai *customs broker*, banche, dogane ed altre agenzie governative e non coinvolte nel commercio internazionale.

La piattaforma gestisce attualmente in modalità totalmente elettronica più di 80 documenti di tipo commerciale, logistico e finanziario la cui presentazione è necessaria al fine di assolvere alle formalità connesse all'importazione ed all'esportazione delle merci nel e dal Paese. Il sistema offre addirittura la possibilità attivare e gestire telematicamente alcuni strumenti di pagamento internazionale quali la lettera di credito e varie forme di cauzioni e garanzie previste a fronte del

<sup>19</sup> Società tedesca con sede ad Amburgo specializzata nello sviluppo di soluzioni informatiche per la logistica.

<sup>20</sup> Più di 100.000 in tutto il paese.

<sup>21</sup> Si tratta di un ufficio che svolge funzioni di tutela del cittadino nei confronti degli abusi della pubblica amministrazione, ed il quale è stato istituito in Svezia fin dal 1809. Letteralmente il termine significa "uomo che funge da tramite".

pagamento dei dazi doganali o del rilascio di alcune autorizzazioni all'import/export di merci (come le licenze import).

Il costo di investimento per la realizzazione della piattaforma è stato assunto per circa un 50% da Tradelink<sup>22</sup>, società privata che gestisce l'interfaccia, e per la rimanente quota dal governo e da alcune associazioni industriali private del paese.

## 2.8. Corea del Sud

La Corea gode di una lunga esperienza in materia di dematerializzazione delle procedure di commercio estero e più in generale, delle formalità amministrative a carico delle imprese.

Fra le varie aree del mondo infatti, sono soprattutto i paesi asiatici che stanno spingendo sui sistemi di SW al fine di promuovere la competitività delle loro imprese sui mercati internazionali attraverso una riduzione, semplificazione e velocizzazione delle formalità connesse all'interscambio internazionale. Già dall'inizio degli anni '90 infatti, praticamente tutti i governi asiatici avevano adottato iniziative e misure, anche a carattere legislativo<sup>23</sup>, volte al miglioramento della competitività delle proprie imprese nazionali, in particolare attraverso un utilizzo massiccio dell'*Information Technology* e della dematerializzazione documentale. A tal fine, la maggior parte di essi ha provveduto a implementare dispositivi di firma digitale già a partire da tale epoca.

Nel 2003, la società coreana KTNET<sup>24</sup> aveva avviato contatti con alcune amministrazioni pubbliche europee (quali ad es. il Ministero dell'economia e finanze francese), per individuare *partners* con i quali sviluppare azioni sinergiche volte alla definizione di strumenti di scambio documentale e di dialogo fra i rispettivi operatori, al fine di favorire le operazioni a carattere commerciale internazionale. A settembre 2004 la KTNET coreana aveva firmato un accordo di cooperazione tra la DAKOSY tedesca, il SITPRO inglese e la francese PARIS e-CI, alla presenza di una serie di osservatori dei governi taiwanese e vietnamita.

Il sistema di SW coreano (denominato **U-trade**), lanciato nel dicembre 2006, rappresenta uno dei modelli di SW più completi al mondo, in quanto consente di gestire lo scambio di una gamma assai ampia di informazioni e documenti relativi all'intero processo commerciale con l'estero, non solamente relativi ai trasporti e la documentazione doganale (come fanno la maggior parte dei sistemi di SW), ma anche di altre informazioni e dati a carattere più tipicamente commerciale. Inoltre il SW coreano (come pure quello di Singapore), funge anche da *sportello unico doganale*, in quanto, a seconda del tipo di merce che si intende importare od esportare nel/dal Paese, esso individua le autorità competenti in ordine ai relativi controlli, indicandole all'operatore e definendo luoghi, tempi e modalità di effettuazione delle attività di verifica, di modo che queste possano essere eseguite in maniera integrata da parte dei vari soggetti competenti.

Il sistema U-Trade inoltre, funge non solo da collettore dei flussi documentali provenienti dagli operatori del commercio estero e diretti alle agenzie pubbliche/governative (dogane, Ministeri, camere di commercio, ecc.), ma anche dei flussi documentali inter-agenzia ed intergovernativi. Esso cioè funge da piattaforma di comunicazione/scambio documentale non solo tra privati e pubbliche amministrazioni, ma fra pubbliche amministrazioni fra loro.

---

<sup>22</sup> Tradelink è una società quotata in borsa costituita come joint venture nel 1988 tra alcuni dei principali rappresentanti del settore finanziario, commerciale e logistico di Hong Kong, fra cui 2 tra le maggiori banche del Paese, alcuni operatori terminalistici e 3 importanti associazioni imprenditoriali del Paese. Nel 1992 il governo di Hong Kong ha acquisito una grossa fetta del suo patrimonio divenendone il maggiore azionista,

<sup>23</sup> Quale ad es. il *Trade Automation Act* coreano del 1991 (vedasi oltre).

<sup>24</sup> La Korea Trade Network (KTNET), è stata costituita nel 1991 dalla *Korea International Trade Association* (KITA), e designata nel 1992 dalle dogane coreane come gestore unico del servizio telematico doganale e del Sistema di SW coreano,

Per l'implementazione dello strumento, la prima tappa avviata dal governo coreano è stata quella di definire un quadro giuridico tale da permettere funzionamento del sistema in questione. Si è partiti quindi da una legge già in vigore dal 1991 (il "*Trade Automation Act*"), la quale è stata modificata in modo da ampliarne la portata al fine da attribuire valore giuridico formale alla presentazione in forma elettronica di circa una decina di documenti di base del commercio internazionale (fra cui il certificato di origine, la Lettera di Credito, la Lettera di garanzia, i Delivery Order<sup>25</sup>, polizze di assicurazione, licenze import ed export, la polizza di carico elettronica<sup>26</sup>, ecc.), permettendone così la loro circolazione in luogo di quelli cartacei. Alla legge in questione, rinominata "*e-Trade Facilitation Act*", è stata in seguito affiancata un'altra legge speciale che attribuiva valore legale alla firma digitale.

L' "*e-Trade Facilitation Act*" ha inoltre attribuito competenza generale in materia di coordinamento di tutte le politiche di facilitazione del commercio estero al MOCIE (Ministero del Commercio, Industria ed Energia), istituendo un Comitato Nazionale sul Commercio Elettronico (*National eTrade Committee*) presieduto dal Presidente del Consiglio dei Ministri (ed il cui vicepresidente è il Ministro del MOCIE), al quale è stato conferito l'incarico di coordinare, insieme ad un altro comitato composto da rappresentanti del settore privato (*Private eTrade Committee*), il sistema di SW coreano.

Le dogane in questo progetto rivestono dunque un ruolo secondario, essendo soggette al coordinamento del Comitato Nazionale sul Commercio Elettronico, nonchè al MOCIE, che in tale comitato ha una presenza assai forte.

### **3. Esperienze regionali: l'APEC Single Window**

I Paesi APEC<sup>27</sup>, su iniziativa delle dogane australiane hanno avviato nel 2006 un progetto di costituzione di una piattaforma comune per l'interscambio di documenti e dati relativi al commercio estero (ossia di un Single Window "regionale")<sup>28</sup>. Nel giugno 2007 è stato pubblicato un primo **rapporto di sviluppo del SW**, preparato da un gruppo di lavoro composto da rappresentanti di 10 Paesi dell'Area e coordinato dalle dogane australiane, il quale analizzava e metteva a confronto i risultati compiuti da ciascuno dei 21 paesi dell'Area relativamente all'utilizzo delle tecnologie informatiche ai fini della semplificazione e velocizzazione dei traffici commerciali ed all'implementazione di progetti di SW nazionali, gettando le basi per la futura costituzione di una piattaforma comune a livello regionale.

Il rapporto sul SW è stato presentato insieme ad un **Piano Strategico per l'implementazione del SW**, documento più sintetico il quale, partendo dalla raccomandazione UN/CEFACT n. 33, traccia le linee generali su come i sistemi nazionali di SW dei paesi APEC dovranno essere sviluppati in vista della loro futura integrazione nell'ambito di una piattaforma comune regionale. Il piano mette l'accento sulla necessità, per i paesi APEC, di utilizzare modalità uniformi e criteri comuni nello sviluppo dei rispettivi sistemi di SW, in maniera tale da renderli compatibili fra loro e favorirne di conseguenza la futura interconnessione. Lo scopo è evidentemente quello di facilitare al massimo gli scambi e la condivisione elettronica di dati tra gli operatori e gli altri *stakeholders* del commercio estero operanti all'interno dell'area in questione (sia a livello di pubbliche amministrazioni che di soggetti privati), così da ridurre sia i tempi che i costi di esecuzione delle

---

<sup>25</sup> Il "*delivery order*", od "ordine di consegna", è un documento sostitutivo della polizza di carico che si usa quando un carico imbarcato alla rinfusa su una nave e coperto da un'unica polizza di carico viene venduto durante il viaggio a più compratori, per cui è necessario frazionare la polizza di carico per poter consegnare le varie partite di merci ai singoli destinatari.

<sup>26</sup> Quest'ultima aggiunta nel 2007

<sup>27</sup> Sono membri dell'APEC le 21 economie seguenti: Australia, Brunei, Canada, Cile, Cina, Corea del Sud, Filippine, Giappone, Hong Kong, Indonesia, Malaysia, Messico, Nuova Zelanda, Papua Nuova Guinea, Perù, Russia, Singapore, Taiwan, Thailandia, USA e Vietnam.

<sup>28</sup> Prima ancora di tale data, e precisamente nel 1998, erano state elaborate dal governo australiano delle linee guida sull'e-commerce alle quali era seguito un piano d'azione del 2002 che lanciava l'idea dell'introduzione di un sistema regionale di SW.

procedurali di commercio estero intra-area. Altro obiettivo non meno importante è quello della creazione di un quadro favorevole allo sviluppo di modelli e di pratiche collaborative tra le amministrazioni competenti in materia di commercio estero dei Paesi dell'area in questione.

### **3.1. ASEAN Single Window**

Un'altra iniziativa volta alla creazione di un sistema di SW regionale è stata avviata dai Paesi ASEAN<sup>29</sup>). In tale area è stato infatti di recente avviato un progetto pilota da parte di Thailandia e Filippine per lo scambio dati fra i rispettivi sistemi di SW nazionali. Le dogane dei due Paesi hanno infatti testato lo scambio dei CEPT Form D<sup>30</sup> e delle dichiarazioni di esportazione attraverso i rispettivi sistemi.

Nell'aprile 2007 inoltre, i capi delle dogane del Giappone, della Cina e della Corea del Sud hanno tenuto un incontro a Tokyo nel quale si è discusso, fra l'altro, della possibilità di sviluppare una futura interconnessione tra i rispettivi Single Windows nazionali, al fine di facilitare le operazioni economiche degli operatori commerciali che effettuano scambi nei rispettivi territori, abbattendo così in maniera significativa i costi amministrativi a loro carico. I capi delle tre dogane hanno infine riconosciuto che sistemi di Single Window a carattere regionale come quelli disegnati dai Paesi ASEAN ed APEC hanno un grande potenziale al fine della facilitazione del commercio regionale. Essi hanno pertanto riconfermato la volontà di cooperare fra di loro al fine di favorire il futuro allacciamento tra i rispettivi sistemi.

---

<sup>29</sup> ASEAN (*Associazione delle Nazioni dell'Asia Sud-Orientale*), organizzazione politica, economica e culturale fondata nel 1967 tra nazioni appartenenti all'area del Sud-est asiatico al fine di promuovere la cooperazione e l'assistenza reciproca fra gli stati membri per accelerare il progresso economico e aumentare la stabilità della regione

<sup>30</sup> Si tratta di un particolare certificato di circolazione (simile all'EUR1) il quale attesta l'origine delle merci e consente ai Paesi dell'area AFTA di beneficiare di particolari riduzioni tariffarie sulle merci importate da un altro Paese della stessa area. L'AFTA (ASEAN Free Trade Area) è un'area di libero scambio costituita nel 1992 dai paesi asiatici e del Pacifico nell'ambito della quale è prevista una graduale diminuzione dei dazi, fino a giungere, entro il 2010, alla loro completa eliminazione,