

Trasporto delle merci: nessun nuovo ostacolo nel commercio con l'UE

Un passaggio alle frontiere rapido e fluido per le merci è essenziale per la competitività dell'economia svizzera. Le misure di sicurezza introdotte dall'Unione europea per il commercio internazionale avrebbero avuto un impatto negativo sul trasporto delle merci con la Svizzera ma un adattamento dell'accordo sul trasporto delle merci concluso tra la Svizzera e l'UE permette di evitare gli ostacoli al commercio tra le due parti. L'accordo riveduto è applicato a titolo provvisorio a partire dal 1° luglio 2009.

La posizione di economie suisse
economie suisse sostiene completamente la sottoscrizione e l'applicazione a titolo provvisorio dell'accordo sul trasporto delle merci. La soluzione negoziata evita l'introduzione di un obbligo di comunicare informazioni per la sicurezza ("regola delle 24 ore") per il trasporto delle merci. La Svizzera si impegna ad introdurre misure di sicurezza per gli scambi commerciali con gli Stati extra-europei. Queste nuove misure possono, per alcune imprese, comportare oneri supplementari. Di conseguenza, occorrerà tener conto delle necessità dell'economia svizzera in occasione dell'applicazione dell'accordo.

30 giugno 2009

Numero 16

dossier politica

Accordo sul trasporto delle merci Svizzera-UE: una buona soluzione per il commercio bilaterale

Le sempre maggiori esigenze in materia di sicurezza per il commercio internazionale costituiscono una sfida sia per le dogane sia per le imprese. La revisione dell'accordo sul trasporto delle merci concluso tra la Svizzera e l'UE permette di evitare che venga ostacolato il traffico delle merci con il nostro principale partner commerciale. L'accordo riveduto entrerà in vigore a titolo provvisorio il 1° luglio 2009. Le parti rinunciano ad introdurre un obbligo d'annuncio delle esportazioni e delle importazioni tra la Svizzera e il mercato comunitario. Tuttavia, i dati relativi alla sicurezza dovranno essere comunicati a partire dal 1° gennaio 2011 per il trasporto diretto delle merci tra la Svizzera e gli Stati non membri dell'UE. Occorre di conseguenza negoziare un'agevolazione delle formalità doganali con i principali partner a livello internazionale. In Svizzera, l'accento deve essere posto su un'applicazione accettabile per l'economia.

Recessione e protezionismo: sfide per le
imprese esportatrici

Efficienza delle predure doganali: un fattore importante nell'era della globalizzazione
Sotto l'effetto della crisi finanziaria, il rallentamento congiunturale si è tramutato, in pochi mesi, in una profonda recessione. L'Organizzazione mondiale del commercio (OMC) prevede nel 2009 una riduzione degli scambi mondiali del 9%. Questo rallentamento dell'attività economica è accompagnato dal risorgere delle misure protezionistiche. Alcuni paesi sono infatti tentati di isolare il loro mercato e di proteggere la loro industria. Sebbene gli Stati del G20 abbiano deciso nello scorso mese di novembre di non introdurre nuovi ostacoli commerciali, quasi 80 nuove misure protezionistiche sono state adottate da allora¹. Queste ultime non si limitano ad un aumento dei dazi doganali, esse comprendono ostacoli non tariffali al commercio (prescrizioni sanitarie, ambientali nonché in materia di sicurezza e di segnalazione), sovvenzioni, clausole «buy local» e vincoli in materia di investimenti.

Il rallentamento dell'economia succede ad una lunga fase di forte crescita: nel corso degli ultimi 25 anni il volume dei beni scambiati a livello mondiale si è moltiplicato per otto². Nel contempo, il numero di container caricati via mare – un simbolo della mondializzazione – si è moltiplicato per cinque³. La maggior parte dei fornitori e dei clienti si trovano in un territorio doganale diverso da quello dove avviene la produzione. Questa constatazione vale in particolare per l'economia svizzera, caratterizzata dalla sua apertura internazionale. Il nostro paese guadagna un franco su due all'estero. Il miglioramento dell'accesso ai mercati esteri importanti, nonché la non-discriminazione di Stati terzi sono decisivi per le aziende esportatrici elvetiche. Le imprese svizzere hanno dunque bisogno di un sistema doganale efficace, che permetta uno scambio delle merci senza ostacoli.

Sotto l'influenza degli USA, sono state
adottate in tutto il mondo una moltitudine
di misure di sicurezza

La sicurezza nel commercio mondiale: la situazione è mutata dopo l'11 settembre
A memoria d'uomo, ci si è sempre preoccupati della sicurezza delle vie commerciali: le carovane e le navi dei commerci di un tempo, i camion e i container nell'ambito del carico marittimo ed aereo di oggi sono protetti contro gli attacchi, i furti e i danni. A seguito degli attentati terroristici dell'11 settembre 2001, la sicurezza ha assunto ancor più importanza nel trasporto internazionale delle merci. Il trasporto delle merci non è più semplicemente considerato come un obiettivo di attacco, ma anche come lo strumento per un attacco. Gli Stati Uniti hanno reagito lanciando vari programmi unilaterali allo scopo di rafforzare la sicurezza nel trasporto internazionale delle merci e di proteggere il loro territorio. Tra questi si può menzionare la *Container Security Initiative* adottata nel 2002, che prevede che un container possa essere controllato dai doganieri americani nel porto di partenza. Questa misura è stata completata dalla *24-Hour Advance Manifest Rule*, secondo la quale alcune informazioni devono essere trasmesse alle autorità doganali americane 24 ore prima del

¹ Banca mondiale (2009): Trade Protection: Incipient but Worrisome Trends, Trade Notes Nr. 37

² Calcoli propri sulla base delle statistiche dell'OMC (cf. www.wto.org)

³ CNUCED (2008): Review of Maritime Transport 2008

carico del materiale per le esportazioni destinate agli Stati Uniti. Nel gennaio 2007 il presidente Bush ha pure sottoscritto un progetto di legge che inasprisce questa misura (*100 Percent Cargo Scanning*). Quest'ultimo prevede che il 100% degli invii dovevano essere controllati nei porti esteri prima della loro partenza per gli Stati Uniti. Alcuni progetti pilota e studi delle autorità doganali americane mostrano che non sarà possibile mettere in vigore questa legge entro il 2012. Il progetto genera costi troppo elevati e non è efficace sul piano della sicurezza. Contrariamente al Congresso, l'amministrazione americana opta per il mantenimento di un approccio fondato sul rischio.

Bisogna evitare la creazione di ostacoli al commercio con il pretesto di rafforzare la sicurezza

Sotto l'influsso delle misure adottate dagli Stati Uniti, le misure esistenti di sicurezza sono state adeguate e sono sorti numerosi programmi in tutto il mondo. Questo si è verificato a livello internazionale (nel contesto dell'Organizzazione mondiale delle dogane), a livello regionale (nel contesto della nuova legislazione doganale dell'UE) e a livello nazionale. I cambiamenti rappresentano una sfida importante per le amministrazioni doganali e in particolare per le imprese. Le misure possono comportare ritardi e costi supplementari. La competitività dei beni importati diminuisce. Inoltre, le misure aggravano gli oneri amministrativi dell'esportatore e dell'impresa di trasporto. Bisogna inoltre porsi la questione della protezione dei dati, nonché quella dell'efficacia delle misure. La stragrande maggioranza degli invii non presentano nessun pericolo. Anche se la sicurezza è una preoccupazione importante dell'economia, occorre vegliare affinché le prescrizioni in materia di sicurezza non intralcino il trasporto internazionale delle merci o che non siano introdotte a scopi di protezionismo. Era chiaro che la Svizzera, che ha intrecciato una densa rete di relazioni internazionali e che è un nodo importante di comunicazione in Europa, non poteva sfuggire completamente a questa evoluzione.

I tre elementi del nuovo codice doganale dell'UE

Modifica del codice delle dogane dell'UE per ragioni di sicurezza

Alla luce delle evoluzioni internazionali, l'Unione europea ha adottato varie misure per rafforzare la sicurezza nel trasporto delle merci. Il regolamento CE 648/2005 del 13 aprile 2005 e le sue disposizioni d'applicazione (CE 1875/2006), in vigore dal 26 dicembre 2006, sono serviti da base a questa revisione. Questi testi contengono tre elementi fondamentali:

1. Analisi dei rischi

In primo luogo, dall'inizio del 2007 è in vigore in tutta l'UE un sistema comune di gestione dei rischi. In virtù di questo sistema, i controlli doganali vengono svolti sulla base di analisi dei rischi relativi alla sicurezza degli invii. I profili di rischio sono uniformati nell'ambito dell'UE e le autorità doganali degli Stati membri si scambiano i dati.

2. Operatore economico autorizzato

In secondo luogo, l'UE ha introdotto il 1° gennaio 2008 uno statuto di operatore economico autorizzato (AEO). Le imprese che soddisfano le esigenze formulate dall'UE stessa (sistemi di controllo interni, solvibilità e rispetto delle regole) possono beneficiare di procedure doganali alleggerite e più rapide.

3. Obbligo di predichiarazione

In terzo luogo, l'UE ha istituito l'obbligo di predichiarazione – l'elemento principale del dispositivo. Secondo questo principio, le importazioni e le esportazioni relative al territorio doganale dell'UE devono essere dichiarate prima del passaggio alla frontiera. In concreto, i dati determinanti in materia di sicurezza devono essere comunicati per via elettronica. Il termine varia a seconda del vettore di trasporto tra le 24 ore per il trasporto marittimo (24 ore prima del carico dei container nel porto di partenza – da qui il termine "regola delle 24 ore") e un'ora per il trasporto stradale. Nell'UE le dichiarazioni sommarie di entrata e di uscita elettroniche avrebbero dovuto essere obbligatorie a partire dal 1° luglio 2009.

Tuttavia, non è stato possibile gestire la grande complessità delle procedure e le esigenze informatiche entro i termini previsti; né a livello degli Stati membri dell'UE, né a livello delle imprese. La Commissione europea ha dunque deciso, lo scorso mese di febbraio (regola-

Le conseguenze negative sul commercio
delle merci e la circolazione hanno potuto
essere evitate

mento CE 273/2009) di rendere facoltativa fino al 31 dicembre 2010 la predichiarazione dei dati in materia di sicurezza. Gli Stati membri sono tuttavia liberi di introdurre già il 1° luglio 2009 la dichiarazione doganale elettronica.

Le conseguenze per il trasporto delle merci e la circolazione transfrontaliera Tenuto conto della posizione centrale del nostro paese in Europa e delle strette relazioni economiche con il mercato comunitario, le misure decise dall'UE avrebbero potuto avere conseguenze negative per le imprese svizzere (esportazioni, importazioni), come pure per le imprese europee (esportazioni, importazioni e soprattutto transito). Il 41% circa delle esportazioni e il 59% delle importazioni svizzere si effettuano con i quattro paesi che ci circondano e circa 23'000 camion attraversano la frontiera svizzera ogni giorno. Il traffico di transito attraverso la Svizzera raggiunge un volume di 900'000 camion all'anno.

Relazioni economiche strette tra la Svizzera e l'UE

Commercio di merci nel 2008 ⁴	—	Esportazioni svizzere destinate all'UE: 127,7 mia fr. (62 % delle esportazioni totali)
	—	Importazioni svizzere in provenienza dall'UE : 151,8 mia fr. (81,2 % delle importazioni totali)
Strada ⁵	—	23 000 camion attraversano la frontiera ogni giorno
	—	4100 camion per il solo traffico di transito
	—	Volume di transito annuale: 9 milioni di tonnellate circa
Ferrovia	—	4400 vagoni attraversano la frontiera ogni giorno
	—	3100 vagoni per il solo traffico di transito
	—	Volume di transito annuale: 28 milioni di tonnellate circa

Sia le imprese svizzere, sia quelle europee hanno dunque interesse che il traffico delle merci sia più fluido. L'obbligo di predichiarazione avrebbe considerevolmente ostacolato il commercio. Esso avrebbe probabilmente provocato ritardi e ingorghi importanti alla frontiera. Sarebbe stato ostacolato anche il trasporto locale delle merci e, in particolare, gli scambi intensi tra le imprese con sede da una parte e dall'altra della frontiera nella regione di Basilea e nella regione del lago di Costanza; non da ultimo, esso avrebbe complicato le forniture di merci. Ci si può dunque interrogare sull'efficacia della predichiarazione per evitare gli attentati terroristici: la maggioranza degli invii dichiarati non rappresentano nessun pericolo per la sicurezza. La Svizzera presenta un livello di sicurezza equivalente a quello dei suoi vicini. Non si comprende perché il nuovo regolamento dell'UE considera un trasporto tra Ginevra e Lione meno sicuro di un trasporto tra Riga e Lisbona.

Principio fondamentale : reciproco
riconoscimento delle misure di sicurezza
nel settore delle dogane

L'accordo riveduto sul trasporto delle merci è applicato a partire dal 1° luglio 2009 In questo contesto la Svizzera e l'Unione europea hanno avviato dei negoziati per l'adattamento dell'accordo bilaterale sul trasporto delle merci del 21 ottobre 1990. Dopo diversi incontri, le parti hanno trovato l'accordo. Sulla base del reciproco riconoscimento delle misure di sicurezza della legislazione doganale, la Svizzera è associata al dispositivo di sicurezza e di formalità doganali dell'UE. Così, l'obbligo di predichiarazione cade per gli scambi bilaterali. In altre parole: nessun ostacolo al commercio viene introdotto nei confronti del nostro principale partner economico. La Svizzera deve tuttavia adeguare la sua legislazione a quella dell'UE per il trasporto diretto delle merci con gli Stati extra-europei. Il 13 maggio 2009, le parti hanno siglato a titolo provvisorio l' "accordo tra la Confederazione elvetica e la Comunità europea relativo all'agevolazione dei controlli e delle formalità nel trasporto delle merci, nonché le misure doganali di sicurezza". Il Parlamento si pronuncerà su questo accordo dopo la conclusione della procedura di consultazione alla fine del 2009.

⁴ BNS, Bollettino mensile di statistica economica 2009

⁵ Cifre dell'Amministrazione federale delle dogane

Soluzione ideale per il commercio delle
merci con l'Unione europea

Contenuto dell'accordo I: obbligo di predichiarazione

Le parti contraenti rinunciano ad applicare nuove misure di sicurezza nel trasporto delle merci tra la Svizzera e l'UE (art. 9, cpv. 2). L'obbligo di comunicare preventivamente le informazioni in materia di sicurezza per le importazioni e le esportazioni non viene introdotto. L'accordo permette tuttavia di evitare un ostacolo al commercio con il nostro principale partner commerciale: è la soluzione ideale per i due terzi delle esportazioni e per l'80% delle importazioni.

Novità: l'obbligo di predichiarazione sarà
introdotto a partire dal 1° gennaio 2011 per
il trasporto diretto delle merci con gli Stati
non membri dell'UE

Per il trasporto diretto delle merci con gli Stati non membri dell'UE, la Svizzera si impegna ad introdurre misure di sicurezza doganali ed a garantire un grado equivalente di sicurezza (art. 9, cpv. 2). A partire dal 31 dicembre 2010, le autorità doganali elvetiche richiederanno dichiarazioni d'entrata e d'uscita per le importazioni e le esportazioni dirette o provenienti dagli Stati extra-europei (art. 10, cpv. 4). Il testo dell'accordo parla di dichiarazioni sommarie d'entrata e d'uscita (art. 10). Queste possono provocare costi supplementari per alcune imprese, in particolare per quelle che lavorano parecchio con gli Stati terzi o che privilegiano i trasporti per via aerea. Le modalità variano secondo il sistema di trasporto e a seconda che si tratti di importazioni o di esportazioni:

La dichiarazione elettronica d'informazioni
relative alla sicurezza per le esportazioni
dirette verso gli Stati extra-europei si svolge
nel seguente modo :

Esportazioni verso gli Stati extra-europei

Tipo di trasporto Procedura

Aria	Dichiarazione elettronica di informazioni relative alla sicurezza secondo l'Allegato 30bis del Regolamento (CE) 1875/2006 presso le autorità doganali svizzere via e-dec export o NCTS. La dichiarazione deve essere effettuata almeno 30 minuti prima del decollo. Le autorità doganali svizzere si occupano dell'analisi dei rischi.
Strada, ferrovia, mare	Dichiarazione elettronica di informazioni relative alla sicurezza secondo l'Allegato 30bis del Regolamento (CE) 1875/2006 presso le autorità doganali svizzere via e-dec export o NCTS. Non è fissato nessun termine; tuttavia, l'Amministrazione federale delle dogane deve poter fare l'analisi dei rischi e, se necessario, bloccare l'invio prima del passaggio alla frontiera. In seguito, l'AFD trasmette i dati all'ufficio d'uscita dell'UE.

La dichiarazione elettronica d'informazioni
in materia di sicurezza per le importazioni
dirette dagli Stati extra-europei avviene nel
seguente modo:

Importazioni dai paesi extra-europei

Sistema di trasporto Procedura

Aria	Dichiarazione elettronica d'informazioni relative alla sicurezza secondo l'Allegato 30bis del Regolamento (CE) 1875/2006 presso le autorità doganali svizzere. Un modulo viene aggiunto al sistema e-dec importazioni. La dichiarazione deve essere sottoposta al più tardi al momento del decollo dell'aereo per i voli brevi (di durata inferiore alle quattro ore) o quattro ore prima dell'arrivo in Svizzera per i voli lunghi. Le autorità doganali svizzere si occupano dell'analisi dei rischi anche per gli invii verso l'UE quando l'aereo fa scalo in Svizzera.
Strada, ferrovia, mare	Dichiarazione elettronica d'informazioni relative alla sicurezza secondo l'Allegato 30bis del Regolamento (CE) 1875/2006 al primo ufficio d'entrata dell'UE. L'UE si incarica dell'analisi dei rischi in materia di sicurezza, anche per gli invii destinati alla Svizzera.

Garantita la protezione dei dati

Le informazioni raccolte ed eventualmente scambiate nell'ambito delle misure di sicurezza beneficiano della protezione del segreto professionale e della protezione dei dati. In particolare esse non possono essere trasferite ad altre persone che non siano gli organi compe-

tenti della parte contraente interessata e nemmeno essere utilizzate dagli organi di quest'ultima ad altri scopi di quelli previsti dall'accordo (art. 14).

Contenuto dell'accordo II: l'analisi dei rischi

A partire dal 1° luglio 2009 l'Amministrazione federale delle dogane analizza i rischi attraverso le informazioni disponibili (a partire dal 1° gennaio 2011, essa si baserà sulle dichiarazioni elettroniche menzionate in precedenza). I rischi concernono unicamente la sicurezza in senso stretto, la salute pubblica, l'ambiente e la protezione dei consumatori.

Contenuto dell'accordo III: l'operatore economico autorizzato

La Svizzera elabora attualmente le basi giuridiche dello statuto di operatore economico autorizzato

La Svizzera creerà uno statuto di operatore economico autorizzato ("authorized economic operator - AEO", art. 11). Le imprese che soddisfano determinati criteri in materia di sicurezza possono chiedere questo statuto che permette di beneficiare di controlli di sicurezza doganali ridotti. L'obiettivo è quello di creare uno statuto di AEO svizzero equivalente a quello dell'UE e riconosciuto da quest'ultima.

In Svizzera, gli esperti valutano attualmente le basi giuridiche e le procedure di certificazione. La creazione di questo statuto richiederà probabilmente una modifica dell'ordinanza sulle dogane. Sulla base di un questionario completato dall'impresa richiedente, l'Amministrazione federale delle dogane valuta se i criteri sono adempiuti. Se questo è il caso, essa concede lo statuto di AEO. A seguito dei ritardi dal lato dell'adeguamento dell'ordinanza, questo statuto non potrà essere concesso in Svizzera a partire dal 1° luglio 2009, come previsto. L'obiettivo è ora quello di introdurlo al 1° settembre 2009.

AEO: Esigenze e agevolazioni

Lo statuto di AEO è volontario: occorre un'analisi costi-benefici

Criteri (titolo I, allegato II dell'accordo)	Agevolazioni (titolo II, allegato II dell'accordo)
— Rispetto delle prescrizioni doganali	— Riduzione del numero di informazioni da fornire per la predichiarazione secondo l'Allegato 30bis del regolamento (CE) 1875/2006
— Sistema contabile e, se del caso, gestione efficiente dei documenti di trasporto	— Densità inferiore dei controlli
— Garanzia di solvibilità	— Trattamento prioritario
— Norme di sicurezza idonee	

Preoccupazioni dell'economia

Lo statuto di AEO non è obbligatorio. Qualsiasi impresa che desidera richiedere lo statuto dovrebbe procedere ad un'approfondita analisi costi-benefici. Nell'UE, le imprese possono chiedere questo statuto già dall'inizio del 2008. Il numero di domande è rimasto ben inferiore alle previsioni. Questo principalmente a causa dei costi elevati rispetto ai benefici. In Svizzera questo rapporto dovrebbe essere ancora più sfavorevole, poiché il nostro paese ha già messo in vigore alcune misure per facilitare le formalità doganali.

Secondo l'economia sono essenziali i seguenti punti:

1. Agevolazioni supplementari

— Bisogna rinunciare a porre esigenze troppo dettagliate o senza una relazione con la sicurezza per l'ottenimento di uno statuto. La questione più importante dovrebbe essere quella di sapere quali semplificazioni supplementari potrebbero rafforzare l'attrattività dello statuto di AEO. L'AFD deve discutere delle possibili agevolazioni con l'economia.

2. Riconoscimento internazionale

- Lo statuto di AEO non fornirà nessun vantaggio alle imprese a breve e medio termine. Per il trasporto delle merci tra la Svizzera e l'UE non è obbligatorio dichiarare preliminarmente i dati relativi alla sicurezza. Le agevolazioni menzionate (densità di controllo e volume d'informazioni inferiore) non sono significative. La Svizzera deve prioritariamente negoziare il reciproco riconoscimento dello statuto di AEO con tutti i partner commerciali del mondo che applicano norme di sicurezza equivalenti. Bisogna evitare la creazione di statuti diversi a livello internazionale. Occorre avviare subito dei colloqui esplorativi con partner commerciali importanti come gli Stati Uniti.
- 3. Presa in considerazione delle norme esistenti — Per la certificazione e la convalidazione, bisogna appoggiarsi alle strutture esistenti. Quando le imprese soddisfano già altre norme di sicurezza (certificazioni ISO, prescrizioni della FDA americana, ad esempio) occorre riconoscerle ed evitare ulteriori procedure.
- 4. Rinunciare a nuove tasse — Sapendo che lo statuto di AEO è accordato essenzialmente sulla base di un'autovalutazione e di una dichiarazione dell'impresa, la concessione dello statuto non deve essere accompagnata da una tassa. La certificazione AEO è gratuita nella maggioranza degli Stati membri dell'UE. Nell'eventualità in cui una tassa venisse riscossa, le nostre aziende esportatrici sarebbero penalizzate. Inoltre, se la tassa fosse di varie migliaia di franchi, soprattutto le PMI non sarebbero invogliate a richiedere questo statuto. La riscossione di una tassa sarebbe in contraddizione con l'obiettivo di un alleggerimento dell'onere amministrativo delle imprese in un periodo difficile sul piano economico.

Il punto di vista dell'economia

Un trasporto tranfrontaliero delle merci più fluido

Gli scambi commerciali della Svizzera con l'estero sono fortemente diminuiti nel primo trimestre 2009. Sempre più Stati sono tentati ad isolare i loro mercati e a proteggere le loro industrie. La politica economica estera della Svizzera ha giustamente posto un accento strategico sulla garanzia di condizioni quadro ottimali per le imprese svizzere in materia d'accesso ai mercati esteri. Un trasporto delle merci fluido e rapido è essenziale per le nostre imprese esportatrici.

economiesuisse sostiene chiaramente l'accordo sul trasporto delle merci

In questo contesto, l'accordo riveduto sul trasporto delle merci è un successo. Gli ambienti economici si rallegrano del risultato dei negoziati. L'introduzione di un obbligo di predichiarazione cade per gli scambi bilaterali. economiesuisse e le organizzazioni economiche europee si sono sempre impegnate a favore di una soluzione pragmatica e favorevole all'economia. L'accordo permette di evitare che il trasporto delle merci con il nostro principale partner commerciale venga ostacolato.

L'accordo sarà applicato a titolo provvisorio a partire dal 1° luglio 2009. economiesuisse prenderà posizione nell'ambito della procedura di consultazione. In seguito, spetterà all'Assemblea federale adottare definitivamente il testo nel corso del secondo semestre 2009.

Considerato il suo orientamento internazionale, la Svizzera non poteva ignorare il cambiamento della situazione in materia di sicurezza. La necessità di adottare misure nei confronti dell'UE ha comportato l'introduzione di misure di sicurezza doganali per gli scambi tra la Svizzera e gli Stati extra-europei. Questo concerne un terzo delle nostre esportazioni e il 20% circa delle importazioni. In concreto, le informazioni relative alla sicurezza dovranno essere trasmesse per via elettronica per gli scambi diretti con gli Stati extra-europei a partire dal 31 dicembre 2010. Sarà creato uno statuto di operatore economico autorizzato (AEO). Pertanto, le imprese che soddisfano determinati criteri potranno beneficiare di controlli di sicurezza ridotti.

Queste nuove misure possono comportare oneri supplementari per le imprese che commerciano con gli Stati extra-europei. In occasione dell'applicazione dell'accordo in Svizzera, occorrerà tener conto delle necessità dell'economia. In relazione allo statuto di AEO, la Svizzera deve negoziare il più rapidamente possibile il reciproco riconoscimento degli statuti con i principali partner economici che applicano norme di sicurezza equivalenti. Infine, la concessione dello statuto di AEO non deve essere oggetto di una tassa. E'

nell'interesse dell'Amministrazione delle dogane e dell'economia che il trasporto transfrontaliero delle merci sia fluido ed efficiente.

Informazioni:
peter.flueckiger@economiesuisse.ch