

Swiss Shippers' Forum 2023 a Interlaken: retrospettiva

Nuova normalità

I caricatori sono stati confrontati nel 2022 a numerose sfide. Lo Swiss Shippers' Forum 2023 a Interlaken ha permesso di fornire una panoramica globale, sollevare questioni centrali e proporre soluzioni. 15 conferenzieri giunti dalla Svizzera e dall'Europa hanno condiviso le loro conoscenze con un centinaio di partecipanti durante due intense giornate in un'alternanza di domande e risposte.

Oltre un centinaio di partecipanti si sono riuniti sotto il motto «Making the new normal YOUR normal» durante l'edizione 2023 dello Swiss Shippers' Forum, a fine aprile ad Interlaken. I dibattiti si sono concentrati sulle nuove tendenze e informazioni del commercio estero.

Vi sono non pochi problemi anche nell'era post-Covid. Gli effetti del conflitto



Il presidente
Fabio Regazzi.

Save the dates.

Hotel Ambassador, Berna
– 28 giugno 2023

Lo svolgimento e i risultati dell'assemblea generale dello SSC del 28 aprile saranno oggetto di un rapporto globale in relazione alla prossima **assemblea generale straordinaria del 28 giugno 2023**.

Seminario sulle dogane a Berna

Vi invitiamo a prendere nota della data del **20 settembre 2023**, in cui si terrà il seminario sulle dogane e il commercio estero e la dogana. Informazioni dettagliate saranno pubblicate a breve sul sito Internet dello SSC.

www.swiss-shippers.ch



Foto: Hélène Tobler/SSC

Beat Hirschi (a sin.), Hyundai Hydrogen Mobility, ha presentato un camion che circola ad idrogeno.

tra Russia e Ucraina hanno evidenziato le sfide che le imprese devono affrontare. Tra queste, la carenza di manodopera specializzata, la futura decarbonizzazione e la responsabilità dei caricatori, la mancanza di resilienza della catena di approvvigionamento e l'impatto di una potenziale crisi energetica.

Dopo il saluto del Presidente dello SSC, il consigliere nazionale Fabio Regazzi, Philipp Muster dopo aver passato in rassegna i temi dell'edizione di quest'anno ha presentato lo stato attuale della revisione totale della legge doganale e il sistema informatico Passar 1.0.

Questa presentazione gli ha permesso di dimostrare le numerose e considerevoli semplificazioni amministrative che lo sviluppo del nuovo sistema porterà ai caricatori. È previsto, ad esempio, che in futuro importatori ed esportatori possano fare una dichiarazione mensile congiunta, una volta ottenuta la relativa autorizzazione. Tuttavia, la revisione totale della legge doganale deve prima esse-

re elaborata e approvata dal Parlamento. L'entrata in vigore non è prevista prima del 2025.

Le attuali sfide del trasporto marittimo e interno sono state illustrate dai relatori Elmar Ockenfels, in rappresentanza del Porto di Anversa-Bruges, e James Hookham, Segretario Generale del Global Shipper's Forum. Mentre Elmar Ockenfels ha auspicato una comunicazione più stretta e una collaborazione sostenibile tra tutte le parti interessate alla resilienza della catena logistica, James Hookham ha posto l'accento sul lavoro che attende i caricatori, in particolare in termini di decarbonizzazione e digitalizzazione. D'altra parte, i giorni degli oligopoli degli armatori sembrano essere contati.

Sul podio, André Auderset (SVS), Frank Furrer (VAP) e Reto Jaussi (ASTAG) hanno parlato della mancanza di una

Continua alla prossima pagina

Continua della pagina precedente



Jordi Espin Vallbona ha presentato progetti pilota di caricatori in Spagna.

visione globale per il trasporto merci in Svizzera. L'invito del Consiglio federale a trasportare più merci su rotaia e a decarbonizzare ulteriormente il trasporto su strada ha riscontrato una risposta favorevole. Auderset ha però chiesto che a livello federale si presti maggiore attenzione ai porti svizzeri sul Reno e che si migliorino le compensazioni nell'ambito del mix di trasporto per garantire l'approvvigionamento del paese. Furrer ha chiesto un "cambiamento di sistema", vista la grande necessità di rinnovamento del trasporto merci su rotaia e la prospettiva di dover trasportare il 30% in più di merci su rotaia entro il 2050. Jaussi ha sottolineato gli sforzi di decarbonizzazione compiuti dall'industria svizzera del trasporto su strada, che non sono sufficientemente presi in considerazione dalle autorità pubbliche.

Il CEO di Hyundai Hydrogen Mobility, Beat Hirschi, ha presentato il mondo dei veicoli commerciali utilitari a pile a combustibile. Egli ritiene che un approccio aperto a diversi sistemi, con particolare attenzione ai veicoli ibridi, sia l'opzione di decarbonizzazione più promettente e ha dimostrato i punti di forza dei propri veicoli sul piazzale davanti all'albergo in cui si è tenuto lo SSF. La presentazione è stata seguita da una panoramica delle nuove condizioni quadro per la formazione sulle merci pericolose nel trasporto aereo da parte di Stefan Jenny. Heike-An-

drea Ruppert ha affrontato il problema della carenza di personale qualificato in Svizzera, argomento che è stato approfondito in un workshop.

Le opportunità offerte dal cambiamento di paradigma nel settore della logistica sono state presentate da Jordi Espin Vallbona, Segretario Generale dello Spanish Shippers' Council e Strategic Relations Manager dell'ESC a Bruxelles. Mettere il trasporto merci al centro del dibattito è la chiave del successo, ha affermato. Gli attori della catena di approvvigionamento dovrebbero concordare standard unificati, un codice per le attività di movimentazione del carico, un certificato del caricatore e, come compromesso, ad esempio obiettivi comuni con gli autotrasportatori nell'ambito della carta IRU. Un esperimento pilota di questo tipo è in corso in Spagna.

Focus sul futuro

La realizzazione del sistema di trasporto svizzero «Cargo Sous Terrain» è a buon punto, ha spiegato Peter Sutterlüti, Presidente del Consiglio di Amministrazione. I lavori per il sistema di tunnel sono iniziati in loco, con trivellazioni di prova e misurazioni geofisiche. «Stiamo andando in profondità», ha aggiunto. La prima sezione parziale che collega Härkingen a Zurigo dovrebbe essere operativa nel 2031.

Gaspard Lhermitte, analista di mercato presso Alpiq a Losanna, ha affrontato la questione chiave per molte aziende dell'approvvigionamento energetico (fattibilità finanziaria). Ha sottolineato la concorrenza tra le fonti energetiche, che si sviluppano in modo diverso nell'era della decarbonizzazione. Gli spedizionieri possono aspettarsi prezzi elevati e disponibilità di energia fluttuante, mentre la domanda si dimostra elastica. Il

Consigliere agli Stati Thierry Burkart ha posto al centro della sua presentazione la campagna "we go green" dell'ASTAG. L'industria, che mira a ridurre le emissioni di gas serra del 50% tra il 1990 e il 2030 attraverso misure volontarie, punta su un approccio tecnologicamente neutrale che dovrebbe riflettersi anche nel modo di riscossione della TTPCP. Tutte le tecnologie di propulsione alternative devono essere utilizzate al meglio.

Alla tavola rotonda sulla sostenibilità, il Consigliere nazionale Jürg Grossen e T. Burkart hanno convenuto che, per avere



Frank Furrer, VAP, ha chiesto un cambio di sistema nelle ferrovie.

successo in Svizzera, il percorso verso la mobilità sostenibile deve andare di pari passo con una maggiore produzione ed efficienza energetica. I progetti nazionali e internazionali di produzione di elettricità e di idrogeno sono altrettanto importanti quanto la messa in rete dei sistemi di fonti energetiche con i flussi di merci.

In conclusione dell'evento, il divisionario Rolf André Siegenthaler, capo della base logistica dell'esercito dal 2022, ha descritto come l'esercito svizzero intenda garantire la sicurezza della Svizzera e la propria logistica. In seguito ai programmi di rinnovamento, l'esercito sarà "in grado di combattere nel prossimo decennio". Questo è il senso del messaggio. A differenza di molti suoi vicini, la Svizzera addestra ogni anno circa 20'000 giovani nelle forze armate e investe nella propria rete logistica per garantire il rifornimento delle scorte. L'accettazione sociale sta indubbiamente crescendo. *cd*

Thierry Burkart (a sin.), Peter Sutterlüti, Jürg Grossen e Gaspard Lhermitte hanno discusso questioni future legate alla sostenibilità e all'energia.



Gli sviluppi del mercato e della politica hanno gravi conseguenze per i caricatori, afferma il GSF

«Siamo solo agli inizi»

Il segretario generale del Global Shippers Forum James Hookham ha ribadito, in un'intervista concessa a Christian Doeppen, che i caricatori farebbero bene a non sottovalutare l'impatto e il dinamismo degli sviluppi attuali. Devono difendere la loro posizione sulla decarbonizzazione, la digitalizzazione e la concorrenza e insistere su direttive chiare da parte delle autorità.

James, le questioni fondamentali non sono forse a buon punto per i caricatori di tutto il mondo?

Esistono molti approcci validi, ma il panorama economico e politico sta cambiando rapidamente. Si pensi ai meta-temi della decarbonizzazione, della digitalizzazione e della regolamentazione della concorrenza, che richiedono un importante riorientamento. Il ruolo del GSF è quello di sostenere le organizzazioni di caricatori come lo SSC a livello globale, in modo che possano raggiungere i loro obiettivi, e di mettere a loro disposizione le conoscenze acquisite in altre regioni.

Dove si situano gli ostacoli in materia di digitalizzazione?

La digitalizzazione è di vasta portata e possiamo solo immaginare il suo effetto dirompente, come dimostra l'esempio delle vendite online. Nel settore finora trascurato delle piattaforme di trasporto online, il GSF è stato in grado di stabilire una pietra miliare con la carta dei dati, in collaborazione con Fiata, la Federazione Internazionale delle Associazioni di Trasporto.

La protezione dei dati economici e legali è fondamentale. La Carta definisce l'uso di queste informazioni e stabilisce gli standard in termini di sicurezza dei dati. La protezione contro gli attacchi informatici, la perdita di dati e le questioni di responsabilità sono state ridefinite, così come l'obbligo di dichiarazione tra partner commerciali.

«Vogliamo ottenere una protezione equivalente per i caricatori nel B2B a quella dei privati nel B2C.»

Qual è l'obiettivo?

Vogliamo che i caricatori beneficino della stessa protezione nel B2B come i privati nel B2C". In occasione del recente Swiss Shippers' Forum, abbiamo discusso con il professor Alexander von Ziegler la possibilità di incorporare que-



Foto: GSF, sers/Gettyimages

«Restiamo vigili», afferma James Hookham.

sto aspetto del commercio digitale nella Commissione delle Nazioni Unite per il Diritto del Commercio Internazionale (UNCITRAL) a livello globale. Stiamo seguendo la questione da vicino.

Come valuta lo sviluppo dell'attuazione della decarbonizzazione?

Si tratta di un argomento fastidioso, complicato e costoso per i caricatori. I prezzi del carburante possono raddoppiare rapidamente ed essere trasferiti ai caricatori, come abbiamo visto con i carburanti a basso tenore di zolfo. È importante rimanere realistici in questo contesto drastici rincari.

Siamo contrari alle tasse sul CO2 imposte dai trasportatori ai caricatori in assenza di una valutazione dei costi e dei benefici dell'attuale riduzione delle emissioni. Le compagnie di navigazione non dovrebbero scaricare i costi dei nuovi carburanti sui clienti senza chiari vincoli. Le autorità pubbliche devono imporre una politica coerente e armonizzare l'attuazione di misure appropriate. I "corridoi marittimi verdi" potrebbero essere integrati nella catena di approvvigionamento, consentendo agli spedizionieri di ridurre la loro impronta di carbone.

Quali sono gli altri temi ambientali all'ordine del giorno?

La questione degli organismi dannosi invasivi provenienti da contenitori contaminati, discussa negli ultimi dieci anni, è tornata all'ordine del giorno della Con-

venzione Internazionale per la protezione dei vegetali (CIPV). Il problema è sottovalutato. Ricordate la "carestia delle patate" causata dalla diffusione della peronospora tardiva nel XIX secolo? Controlli a campione mostrano che molti container con carichi deperibili sono contaminati da fango, parassiti, ecc. Sarebbe una buona idea ripartire i rischi tra gli attori della filiera attraverso il sistema di "responsabilità fiduciaria" della CIPV.

La soluzione per controllare i 241 milioni di container spediti ogni anno è digitale. Le informazioni raccolte in un box (dove si trova, il suo percorso, la data dell'ultima pulizia, ecc.) sono un contributo prezioso. Il settore si sta già muovendo in questa direzione con soluzioni di tracciabilità e rin-tracciabilità. A luglio discuteremo di nuove soluzioni alla conferenza della CIPV.

E la concorrenza in mare?

Si tratta di un tema ricorrente di importanza cruciale per i caricatori. Con il regolamento di esenzione per categoria dei consorzi, la sospensione delle condizioni di concorrenza è sproporzionata rispetto all'effetto desiderato sul commercio.

Questo è un terreno fertile per molti problemi, e si potrebbero trovare soluzioni più mirate e trasparenti. Nell'aprile 2023, un primo importante passo è stato compiuto con la proposta di legge del deputato John Garamendi. Egli ha proposto la fine dell'esenzione per la categoria delle compagnie di navigazione.

Questo è sufficiente?

Ci sono altri segnali incoraggianti. La Federal Maritime Commission sta prendendo sempre più provvedimenti contro le eccessive spese di controstallia e di detenzione, criticate da tempo da caricatori e spedizionieri. L'alleanza giapponese ONE e Wan Hai Lines hanno appena pagato rispettivamente 1,7 milioni di dollari e quasi 1 milione di dollari nell'ambito di un accordo per le spese di controstallia ingiustificate. Questo è solo l'inizio.