

Retrospectiva sullo Swiss Shippers' Forum virtuale «La nuova normalità – Cosa ci porterà il futuro?»

Uno sguardo al futuro

Ciò che sappiamo della normalità post-pandemia è stato spiegato a fine gennaio 2021 dai partecipanti al primo Swiss Shippers' Forum virtuale. Alcune società hanno applicato a livello mondiale e molto velocemente le nuove esigenze, tra cui l'homeoffice e le riunioni online, ma vi sono anche dei problemi, ad esempio per quanto riguarda il carico di merci marittimo. Restano molte incognite.

Lo Swiss Shippers' Forum 2021 non ha potuto aver luogo ad Interlaken come d'abitudine, e questo a causa del Covid-19. Si è dunque svolto completamente in via digitale ed è stato diffuso attraverso un sito web. I partecipanti hanno potuto seguire gli interventi online e le oratrici e gli oratori si sono espressi per via elettronica. Soltanto l'animatore, Christian Doeppen (redattore capo dell'ITJ), era presente fisicamente in uno studio professionale.

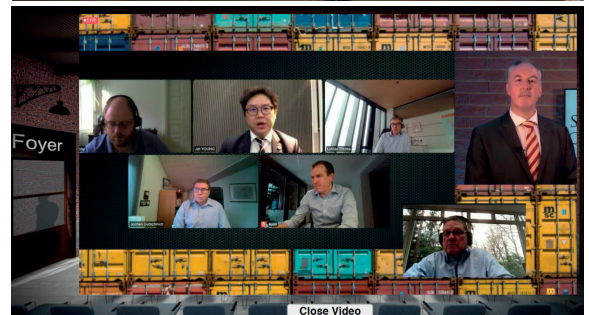
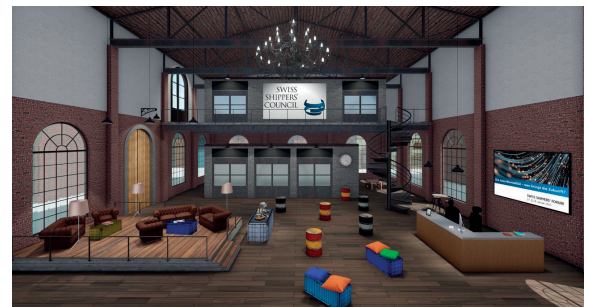
Il forum era composto da quattro blocchi tematici di una mezza giornata ciascuno. Dopo la loro registrazione, i partecipanti hanno potuto accedere alle sessioni scelte.

Il forum comune proposto, destinato a scambi tra i partecipanti, ha ancora bisogno di perfezionamenti ed è stato utilizzato solo da alcuni partecipanti, ma la funzione chat è stata molto ben accolta ed ha permesso di rispondere direttamente alle questioni poste durante la sessione. Uno dei punti forti della prima sessione «Il futuro» è certamente stato l'intervento di David Bosshart, CEO del Gottlieb Duttweiler Institut. Egli ha tracciato le

tendenze della logistica in un prossimo futuro e fornito nel contempo varie piste di riflessione. La «nuova normalità» avrà degli effetti ancora in parte sconosciuti, questo è certo.

Basti pensare in questo contesto allo sviluppo ultrarapido delle riunioni online e dell'homeoffice. Le imprese sono riuscite ad applicare molto rapidamente queste nuove esigenze a livello mondiale.

Nel blocco telematico «Modal Split», Alan Murphy, CEO di Sea-Intelligence a Copenhagen, ha evocato la penuria di container dopo la crisi del coronavirus e il suo impatto su tutta l'economia mondiale accompagnando le sue dichiarazioni con cifre interessanti. Abbiamo preso atto che si tratta di un problema che ci preoccuperà tutti nel 2021. Per i membri dello SSC, renderemo accessibili i video dei vari in-



Il primo Swiss Shippers' Forum virtuale.

terventi in occasione del forum attraverso il nostro sito intranet. Si potranno così tranquillamente rivedere nuovamente. È naturalmente già possibile da subito scaricare le presentazioni.

Philipp Muster

L'AG 2021

Il comitato ha deciso, tenuto conto della situazione sanitaria che resta tesa, di organizzare anche nel 2021 l'assemblea generale in forma scritta.

I nostri membri otterranno i documenti corrispondenti verso la fine di aprile. Verrà inoltre organizzata una riunione online, che permetterà di porre domande ai membri del Comitato.

Nuovi webinar di formazione breve

Il primo trimestre 2021 sta già terminando. Ne abbiamo approfittato per proporre una nuova offerta di formazione.

Ci siamo adeguati alla situazione attuale e proponiamo dei webinar di formazione di un'ora e mezza a prezzi modici. Questi webinar pratici vi permetteranno di acquisire conoscenze utili e importanti per la vostra quotidianità professionale

nei settori dogane, Brexit, RCEP, Incoterms® 2020 e L/C-Basics.

Il diritto di trasporto e la responsabilità saranno ben presto integrati nella serie di formazioni. I webinar sono attualmente disponibili solo in tedesco. Ognuno vi troverà certamente un argomento che lo interessa. Date un'occhiata all'indirizzo: <https://swiss-shippers.ch/Schulungen>

Save-the-date 2021: Seminario doganale

(Museo dei trasporti Lucerna)

Riservate da subito in agenda il 21 ottobre 2021 per il seminario doganale e sul commercio estero. Si tratta di un evento ibrido con la possibilità di partecipazione online o in presenza.

Seguirà la data del seminario in italiano.

Modifiche delle formazioni sulle merci pericolose al 1.1.2023

L'Ufficio federale dell'aviazione civile/UFAC ha preso queste decisioni a proposito delle modifiche apportate alla regolamentazione «Formazione sul trasporto aereo di merci pericolose» (Cap. 4 della parte 1 delle Istruzioni tecniche dell'OACI) e dunque sull'introduzione di una formazione e valutazione basate sulle competenze. Entrata in vigore: 01.01.2023:

1. ridefinizione del termine «programma di formazione» (che non è più assimilato al contenuto dettagliato della formazione).
2. Obbligo di far approvare i programmi di formazione unicamente per gli operatori aerei e Designated Postal Operator;
3. nessuna restrizione concernente i metodi di formazione;
4. nuove esigenze di qualifica per gli istruttori e gli esaminatori;
5. introduzione di un obbligo di dichiarazione (dichiarazione UFAC) per entità specifiche.

Considerati questi cambiamenti, l'Ordinanza sul trasporto aereo LTrV (SR748.411) sarà modificata. La procedura è in corso. Affinché i vostri programmi di formazione basati sulle competenze siano pronti entro il 01.01.2023, potete già consultare il materiale dell'OACI (Doc 10147, Guida su un approccio basato sulle competenze per la formazione e la valutazione delle merci pericolose).

Troverete informazioni dettagliate sui punti 1, 3 e 4 sul sito dell'UFAC sotto "Spazio professionale, formazioni e licenze, personale merci pericolose". L'UFAC si riserva il diritto di effettuare ulteriori modifiche. Ogni informazione complementare sulla formazione sul trasporto aereo di merci pericolose dovrebbe essere comunicata a fine gennaio 2022. Le informazioni concernenti l'obbligo di dichiarazione per alcune entità (punto 5) saranno comunicate in tempo utile.

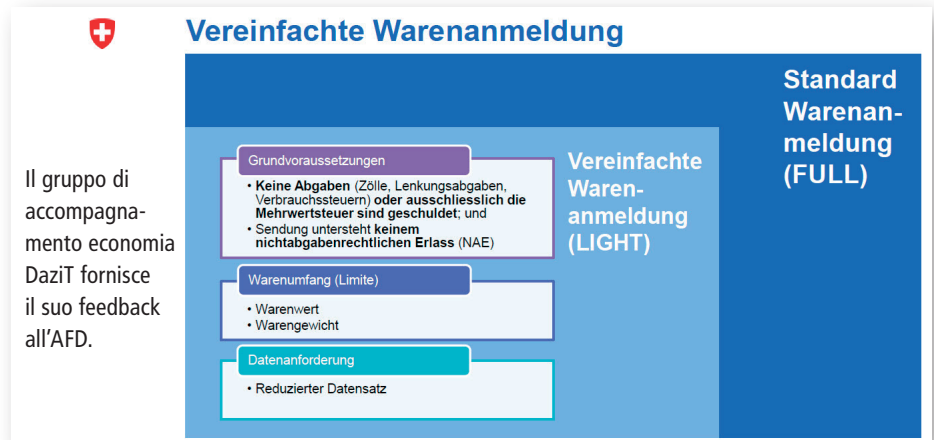
dangerousgoods@bazl.admin.ch

www.foca.admin.ch

Consultazione sulla revisione della legge sulle dogane e progetto DaziT

Dichiaranti doganali onesti

L'AFD studierà entro l'estate 2021 le prese di posizione sulla revisione della legge sulle dogane. L'economia chiede di rinunciare a procedure d'autorizzazione preliminari.



La consultazione sulla revisione totale della legge sulle dogane è stata lanciata nel settembre 2020. Fino al 31.12.2020 sono state depositate circa 118 prese di posizione (1600 pagine). È lecito attendersi che l'amministrazione delle dogane studierà questi documenti entro l'estate 2021. Nelle prese di posizione traspare una tendenza fundamentalmente negativa. Secondo l'AFD, un messaggio al Consiglio federale sarebbe previsto nel corso del quarto trimestre 2021.

Nel frattempo lo SSC lavora nell'ambito del nuovo gruppo di lavoro «Vantaggi per gli attori del processo del traffico merci internazionale» e può integrarvi, grazie agli specialisti doganali dei suoi membri, le esigenze che l'economia ritiene necessarie.

L'idea di una dichiarazione semplificata figura già nel progetto Dazit, su iniziativa dell'AFD che si è basata sulle esigenze formulate già da tempo dallo SSC e da altre associazioni economiche.

In questo contesto sussiste un problema importante: le condizioni che un attore deve adempiere per poter beneficiare delle future semplificazioni. Lo SSC ritiene che simili semplificazioni dovrebbero per principio essere a disposizione di tutte le imprese svizzere da subito.

Un'autorizzazione speciale, ossia lo statuto di Operatore economico autorizzato (AEO) non deve costituire la base poiché con la nuova analisi centrale dei rischi le dogane possono identificare immediatamente eventuali pecore nere.

Per questa ragione, in questo settore occorre un cambiamento di paradigma nell'amministrazione doganale; i dichiaranti doganali devono essere considerati fundamentalmente come sicuri e onesti. È così possibile rinunciare ad una procedura d'autorizzazione preliminare complicata. L'analisi dei rischi permette di fatto di intervenire rapidamente e in maniera efficace. Siamo curiosi di vedere se ciò sarà possibile.

Webinar Brexit / RCEP – relatore Marc Bernitt (in tedesco)

Nr.	Tema della formazione	data	ora
10	Conseguenze del nuovo accordo di libero scambio asiatico RCEP	28.04.21	09:00 – 10:30
11	Problemi attuali nell'applicazione della Brexit e soluzioni	11.05.21	09:00 - 10:30
12	Conseguenze del nuovo accordo di libero scambio asiatico RCEP	10.06.21	09:00 - 10:30

Webinar Incoterms 2020 / Corsi di base L/C - relatrice Petra Schnegg-Mann (in tedesco)

13	Incoterms ® 2020 – applicazione corretta e insidie	30.03.21	09:00 - 10:30
14	Letter of Credit (L/C) – sicurezza di pagamento o rischio di pagamento	13.04.21	09:00 - 10:30
15	Incoterms ® 2020 – applicazione corretta e insidie	15.04.21	09:00 - 10:30
16	Letter of Credit (L/C) – sicurezza di pagamento o rischio di pagamento	21.05.21	09:00 - 10:30
17	Incoterms ® 2020 – applicazione corretta e insidie	3.06.21	09:00 - 10:30
18	Letter of Credit (L/C) – sicurezza di pagamento o rischio di pagamento	15.06.21	09:00 - 10:30

Leon Zacharias/Ludwig Häberle e il carattere essenziale dello shipping per la Svizzera

Il traffico marittimo, un «must»

Per la maggior parte degli Svizzeri, il mare è certamente lontano, ma la navigazione marittima e le sue capacità di trasporto sono vitali per la nostra nazione. Logistics Advisory Experts GmbH (LAE), uno spin-off dell'Università di San Gallo, ha dimostrato grazie ad un team diretto dal prof. Wolfgang Stölzle, che oltre il 90% dei beni importati in Svizzera o esportati sono trasportati per via marittima.

Nelle statistiche ufficiali dell'Ufficio federale delle dogane (AFD) la navigazione marittima non svolge nessun ruolo poiché le navi di mare non sono registrate come vettori di trasporto per l'importazione di merci in Svizzera e per l'esportazione dalla Svizzera. Il commercio internazionale della Confederazione non può però fare a meno delle sue prestazioni di trasporto. Lo studio «Switzerland's dependency on maritime transportation» realizzato per conto della Swiss Shipowner Association (SSA) mostra che quasi il 92% delle esportazioni extra-europee (in tonnellate) sono trasportate mediante navi verso tutto il mondo.

Dal lato delle importazioni, addirittura il 94% delle merci viene trasportato con le navi di mare per varcare in seguito le frontiere svizzere attraverso i fiumi, i camion o i treni. Nonostante l'assenza di sbocchi sul mare, il trasporto di merci mediante traffico marittimo è dunque vitale per la Svizzera.

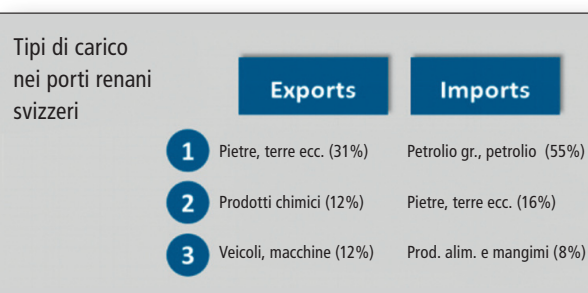
Senza shipping non funziona nulla

Prendendo in considerazione tutta la catena di processi d'importazione e di esportazione di merci, lo studio attuale dello SSA giunge alla conclusione che la dipendenza dalle importazioni ed esportazioni nei confronti della navigazione marittima è addirittura più elevata.

Nell'ambito delle importazioni di veicoli di altri paesi europei, ad esempio Francia o Germania, la dipendenza dalla navigazione marittima diventa evidente. Considerati i numerosi attori, partner commerciali e tappe di produzione, la catena dei processi manca di trasparenza, non solo per il cliente finale, ed è dunque difficile da comprendere.

I porti del mare del Nord e l'accesso renano rimangono essenziali

Nonostante la prossimità del Mediterraneo, una gran parte dei flussi di merci impor-



tanti per la Svizzera transitano ancora dai porti del mare del Nord. A parte il porto di Amburgo, anche i porti ARA (Amsterdam, Rotterdam, Anversa) svolgono un ruolo molto importante per la Svizzera. In particolare Rotterdam con un collegamento renano diretto verso Basilea è considerato un porto di trasbordo importante per il trasporto di prodotti liquidi e solidi quali ad esempio petrolio grezzo e raffinato, cereali o materiali da costruzione.

Nel traffico container si annuncia una nuova crescita, soprattutto attraverso i porti europei del mare del Nord. Le capacità di trasbordo nei porti renani svizzeri sono di conseguenza un elemento importante per il traffico multimodale da e attraverso la Svizzera.

zione dei costi di trasporto per container. Esiste un'altra tendenza: i prodotti liquidi e solidi sono sempre più spesso trasportati nei container.

È una conseguenza logica poiché il container non richiede né un equipaggiamento di carico/scarico particolare, né un'area di deposito specifica ad un tipo di carico. Ci si attende inoltre una diminuzione della domanda in carburanti fossili solidi e liquidi.

Non sono previsti degli spostamenti a lungo termine dei flussi per i cereali, i mangimi o i materiali da costruzione, ad eccezione delle limitazioni regionali delle esportazioni.

Per garantire il proprio approvvigionamento, la Russia ha così ridotto recentemente le esportazioni di cereali. La Svizzera deve dunque importarli da oltremare, mediante navi d'altura!

Focus sul servizio dell'entroterra

L'utilizzo di porti mediterranei da parte della Svizzera richiede essenzialmente collegamenti affidabili che offrano suf-

Volume	Import	94 %	5.7 mio t	Valore	Import	30 %	CHF 33.4 bn
	Export	92 %	2.3 mio t		Export	17 %	CHF 26.1 bn

La quota dei volumi trasportati via mare sulle importazioni ed esportazioni svizzere è significativa.

La nuova via della seta e i suoi 1 M. di TEU trasportati (a medio termine) non è una concorrente seria per la navigazione marittima internazionale. I porti europei del mare del Nord trasbordano attualmente 46 M. di TEU.

Meno prodotti, più container?

La tendenza è chiara: il trasporto di merci continua ad orientarsi verso i container. Navi sempre più grandi e le economie di scala che ne derivano combinati ad una richiesta stabile comportano una diminu-

ficienti capacità. Nonostante numerosi progetti infrastrutturali in Svizzera (ad esempio la NTFA), restano considerevoli potenziali da sfruttare grazie allo sviluppo delle capacità intermodali, soprattutto in Italia.

Infrastrutture moderne avranno in futuro un ruolo determinante anche per la Svizzera. Citiamo tra l'altro il Terminal Basel Gateway Nord che aumenterà notevolmente le capacità di trasbordo del traffico intermodale e creerà così valore aggiunto per tutta la regione.