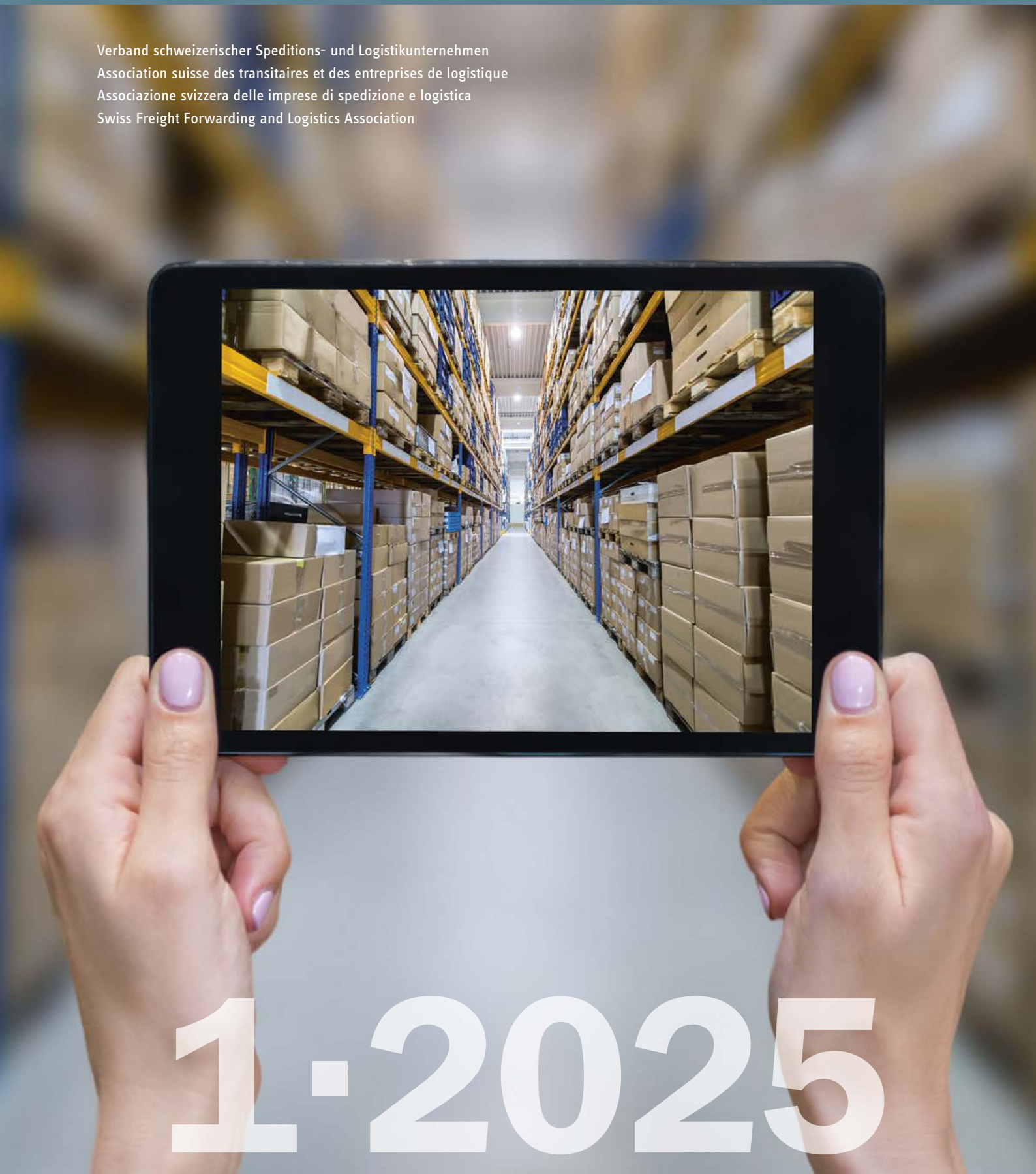
SPEDLOGSWISS INFO

Verband schweizerischer Speditions- und Logistikunternehmen
Association suisse des transitaires et des entreprises de logistique
Associazione svizzera delle imprese di spedizione e logistica
Swiss Freight Forwarding and Logistics Association



1·2025

Sommaire

Éditorial 4-5

Entretien avec Josef Dittli, conseiller aux États (PLR, Uri), président de l'association des chargeurs VAP 6-9

De la vision à la réalité 10

SPEDLOGSWISS commence une coopération avec l'association swiss export 11

4e Customs Compliance Day de SPEDLOGSWISS du 19 mars 2025 à Olten 12-13

Cybersécurité dans la chaîne de livraison, coopération entre l'Office fédéral OFCS et SPEDLOGSWISS 14

Formation continue

- Réussite à l'examen final du cours de réorientation pour transitaires à Genève 18
- «Pharma compact» à Bâle: Deuxième réalisation – à nouveau un succès 19
- Les cours 20-21
- Bienvenue dans notre nouveau format de cours «the 4C – Customs Compliance Coffee & Chat» concernant nos cours de Know-how! 21

SPEDLOGSWISS Nordostschweiz

- Assemblée de fondation de la nouvelle section SPEDLOGSWISS Nordostschweiz 22

SPEDLOGSWISS Ticino

- Conférence du 25 février à Chiasso: Chiasso en équilibre à la frontière 24-25

SPEDLOGSWISS Romandie

- Campagne de communication: Promotion de l'apprentissage de transitaire 28

SPEDLOGSWISS Nordwestschweiz

- SPEDLOGSWISS Nordwestschweiz présente lors de la 16e bourse de formation à Grenzach/Wyhlen 29

Du bureau de direction

- Bienvenue dans le team, Ecmel Esastürk! 30

Avant-première 31

Dates importantes 32

Éditeur: SPEDLOGSWISS, Bâle. Responsable: Judith Moser, Public Relations.

Note de la rédaction: Dans cette publication, pour faciliter la lecture, le masculin et le féminin sont utilisés alternativement. Ainsi, toutes les désignations de personnes s'appliquent à tous les sexes (masculin, féminin, divers).

Éditorial

De la commodité dans les temps incertains

Thomas de Courten
Conseiller national
et président
SPEDLOGSWISS

Il y a peu, la session de printemps des chambres fédérales a débuté. Très tranquillement. Dans une période où le monde a la tête à l'envers. L'activité principale de SPEDLOGSWISS était la révision totale de la loi sur les douanes, qui entretemps a pu à nouveau être mise sur les rails. Tout particulièrement grâce à l'action engagée de SPEDLOGSWISS, avec l'aide et l'expertise de notre commission Douane et le soutien de notre team du bureau de direction. Lors de notre Customs Compliance Day à Olten le 19 mars 2025, nous avons pu donner des informations sur les prochaines étapes et discuter directement avec les cadres de l'OFDF des détails de la mise en œuvre pratique. Cette occasion, le contenu et le public furent une lueur d'espoir dans ces sombres temps!

La Suisse a désormais un nouveau conseiller fédéral. Il s'appelle Pfister, Martin Pfister. Mais pas le Pfister que beaucoup avaient attendu. Et aucune des têtes marquantes ou des maîtres à penser brillants de l'équipe dirigeante du «Centre», qui normalement – surtout dans les médias – étaient considérés comme des papables. Tous ont intériorisé le credo du «Centre» sur l'équilibre entre la famille et la profession de telle manière que, sur la liste des priorités de leur planification de vie, la garde des enfants passe avant le service à la patrie. Et les femmes du parti n'ont semble-t-il pas été questionnées, respectivement priées de poser leur candidature. «C'est du moins ce qu'affirment publiquement les candidates favorites à l'unisson après avoir déclaré leur renoncement.» Ceci n'exprime pas grand chose sur le parti, mais surtout sur l'état de notre société.

Donc c'est l'inconnu Pfister qui garantira à l'avenir la sécurité de notre pays. Celui que personne n'avait sur son ticket, aussi parce jusqu'à présent presque personne ne l'avait remarqué. Dans la bonne tradition d'élection au Conseil fédéral, notre Parlement a hissé la personne la plus pâle, lisse – et pas la personne la plus déterminée, carrée – au gouvernement national. Surtout ne pas créer de désordre, selon la maxime. Partout de la commodité dans la Berne fédérale.

À Washington, le nouveau et ancien chef d'État se déchaîne déjà proprement. Avec des cabrioles douanières, des mesures de rétorsion, des u-turns dans toutes les directions. L'ordre mondial confortable du passé vacille beaucoup. Ce qui pousse même les administrations bernoises, pourtant si placides, à intervenir. Notre secrétaire d'État du Seco, Budliger Artieda, plaide déjà auprès du ministère du commerce US. Elle y explique que la Suisse ne succombe pas aux allures discriminantes du commerce extérieur US, mais que la priorité essentielle reste l'accord de libre-échange. Nous espérions qu'elle saura se faire entendre auprès du bruyant Trump.

Ce Trump n'arrive toujours pas à se faire entendre de Poutine dans ses efforts de pacification pour l'Ukraine. Pas non plus chez Netanyahou à Gaza-a-Iago.

Les dissonnances de politique sécuritaire avec les amis et les ennemis ne provoquent logiquement pas une base solide de confiance pour un développement pacifique des rapports de force globaux. La troisième puissance mondiale qui rigole reste la Chine, qui fait progresser ses revendications hégémoniques de république populaire avec la discrétion habituelle, de manière déterminée et avec une diplomatie calculatrice.

L'Europe couvre ses déficits économiques et de politique sécuritaire, aux frais des générations futures, avec des milliards à crédit. Le «Greendeal» de Madame von der Leyen pour l'UE, qui représente 1 825 000 000 000 euros, ne suffit même pas pour la relance du moteur conjectural. Le candidat chancelier, Friedrich Merz, rajoute là-dessus 800 000 000 000 euros seulement pour l'Allemagne. Ceci avec une volte-face spectaculaire envers ses promesses électorales, par aspiration au pouvoir, par pur intérêt personnel et entre autre grâce à une astuce infantile, ensemble avec les ennemis de la campagne électorale passée au déni de toute forme d'honnêteté politique. Incroyable. Qui devrait avoir encore confiance chez nos voisins dans la politique et la démocratie? Chaque radicalisation, que ce soit à gauche ou à droite, ne devrait plus étonner personne dans de telles situations.

Est-ce que des milliards de dettes en temps de guerre mènent à plus de bien-être, ceci reste ouvert. Si déjà dans des temps instables encore plus d'insécurité grandit dans la population, voire peut-être des peurs existentielles augmentent, alors ce ne sont pas de bons signaux. Est-ce que des manœuvres politiques de haut vol permettent aussi une réalisation concrète et ont un effet positif sur le sol réel, dans le quotidien professionnel et dans la famille du brave contribuable et autres consommateurs lambdas, cela peut – non: doit être sérieusement mis en doute.

Néanmoins: Nous, en tant que transitaires, sommes des maîtres dans le solutionnement de problèmes complexes, lorsqu'il s'agit de maintenir les rouages compliqués de notre économie nationale en marche. Seulement si cela continue de fonctionner, nous pouvons maintenir notre standard de vie dans l'économie nationale. La créativité, la force d'innovation, la fiabilité et l'ancrage réaliste de notre branche me rendent confiant. L'espoir ne meurt pas chez nous dans la branche. «Maintenant, il faut à nouveau cracher dans les mains» nous rappelait le groupe «Geier Sturzflug» dans leur chanson «Produit social brut», déjà du temps de la jeunesse. Je nous souhaite, et aussi au Conseil fédéral, une main heureuse, mais aussi solide pour maîtriser les challenges à venir et beaucoup de chance. Nous pouvons vraiment en avoir besoin.

Le conseiller aux États Josef Dittli

Entretien avec Josef Dittli, conseiller aux États, président de l'association des chargeurs VAP, l'organisation qui gère Cargo Forum Suisse (CFS)

Thomas Schwarzenbach
Directeur SPEDLOGSWISS

Le transport de marchandises est confronté à de nombreux défis: le secteur est marqué par des goulets d'étranglement au niveau des infrastructures, des surfaces logistiques limitées et un contexte normatif de plus en plus complexe. En tant que président de l'association VAP, qui gère Cargo Forum Suisse (CFS), le conseiller aux États Josef Dittli s'engage en faveur d'une meilleure mise en réseau entre l'économie, la politique et les autorités. Le CFS se veut une plateforme de coordination et de dialogue pour représenter efficacement les intérêts de la branche et les intégrer en amont dans les processus de décision politiques. Dans un entretien avec Thomas Schwarzenbach, directeur de SPEDLOGSWISS, Josef Dittli évoque la réorientation du CFS, les défis politiques des années à venir et l'importance du forum en tant que lien entre le monde économique et l'administration. Il explique également comment le CFS est impliqué de manière ciblée dans les consultations et les projets tels que la LIDMo de l'Office fédéral des transports (OFT) et quels sont les axes stratégiques définis pour l'avenir.

Thomas Schwarzenbach: Monsieur le Conseiller aux États Dittli, l'organisation CFS existe depuis plus de 20 ans. Les choses se sont légèrement calmées dernièrement, n'y a-t-il donc plus de défis politiques dans le domaine du transport de marchandises?

Josef Dittli: Ce n'est absolument pas le cas, mais dans l'agitation, on se retrouve trop souvent enfermé dans son propre «petit monde», ce qui explique que la mise en commun des intérêts et la discussion avec tous les alliés sont parfois quelque peu négligées. Mais cela doit changer et cela va changer, car toutes les associations actives au sein de Cargo Forum Suisse ont clairement exprimé leur volonté de renforcer à l'avenir leur collaboration afin de faire progresser le transport de marchandises et la logistique, indépendamment du mode de transport. Une vision trop étroite n'est généralement pas très utile pour trouver les meilleures solutions dans le système logistique global.
Le défi du transport de marchandises, et en particulier du transport ferroviaire de marchandises, est de taille, et le reste.

Thomas Schwarzenbach: Vous présidez l'association VAP, qui fournit les services du secrétariat au profit du CFS et qui continuera à le faire dans la «nouvelle édition». Existe-t-il déjà une vision commune de la forme d'organisation que le CFS devrait adopter dans un avenir proche?

Josef Dittli: Nous sommes tout d'abord heureux que toutes les associations jusqu'à présent actives au sein du CFS, ainsi que d'autres parties intéressées, soient prêtes à travailler ensemble avec une nouvelle énergie et à tirer à la même corde. Cela permettra de faire avancer à l'avenir les questions d'ordre général relatives au transport de marchandises. L'idée est également qu'une association puisse soutenir une initiative ou une action politique qui ne concerne peut-être pas directement ses propres membres, mais qui aide le système dans son ensemble sur le plan logistique. Si nous y parvenons, ce dont je suis convaincu, nous pourrons ainsi obtenir de très bons résultats sur le plan politique avec une organisation simplifiée.

Thomas Schwarzenbach: Comment la branche du transport de marchandises est-elle actuellement perçue par les politiques et la société et où voyez-vous un besoin d'agir?

Josef Dittli: Il faut considérer cette question sous différents aspects. En politique, je suis sûr que nous avons pu sensibiliser les agents publics à tous les niveaux ces dernières années. Mais cela ne veut bien sûr pas dire que nous ne devrons pas continuer à travailler avec toute la véhémence nécessaire à l'avenir. Nous avons récemment œuvré dans ce sens lors de la révision partielle de la loi sur les CFF concernant le financement des CFF, du développement de la RPLP (révision de la LRPL) et de la révision totale de la loi sur le transport de marchandises. Malheureusement, la société n'a pas encore suffisamment pris conscience de l'importance du transport de marchandises pour la prospérité de chacun. On se tient devant des rayons pleins de produits, sans savoir que les marchandises qui s'y trouvent ont parfois parcouru de nombreux kilomètres, souvent dès les premières heures du matin. La branche doit aussi balayer devant sa propre porte à cet égard, car elle n'a pas réussi, au fil des ans, à faire prendre conscience aux gens de son importance.

Thomas Schwarzenbach: Quels sont les thèmes politiques liés au transport de marchandises en Suisse qui seront tout particulièrement d'actualité cette année et l'année prochaine?

Josef Dittli: L'année en cours est encore placée sous le signe de l'implémentation de la loi révisée sur le transport de marchandises. Cette loi devrait être adoptée lors de la session de printemps, puis mise en œuvre.
Outre les questions à moyen terme telles que le développement futur des infrastructures ou leur financement, qui concernent tous les modes de transport quasiment de la même manière, le transport ferroviaire de marchandises est également confronté à des problèmes à court terme tels que la forte augmentation des prix et les restrictions de l'offre dans le transport par wagons complets isolés (TWCI). En outre, la loi révisée sur le transport de marchandises sera examinée lors de la session de printemps du Parlement et très probablement adoptée. L'Office fédéral des transports a prévu un calendrier très ambitieux pour sa mise en œuvre. Une consultation devrait avoir lieu cette année encore et la loi et les ordonnances devraient entrer en vigueur dès 2026.
Cette révision de la loi s'accompagne de toutes sortes de discussions sur le TWCI. Pour que ce dernier puisse être exploité en s'autofinançant à l'avenir, il est impératif que tous les acteurs impliqués tirent à la même corde: CFF Cargo doit travailler de manière plus productive et plus efficace et les chargeurs doivent, bon gré mal gré, également accepter des augmentations de prix modérées. La politique devrait désormais leur apporter un soutien financier supplémentaire sous la forme d'une subvention de 260 millions de francs suisses pour une période de quatre ans à partir de 2026. Cette subvention vise avant tout à donner aux acteurs du secteur du TWCI le temps de devenir plus productifs et plus efficaces, et à faire en sorte que les prix pour les chargeurs n'augmentent que modérément, voire pas du tout.

Thomas Schwarzenbach: Comment Cargo Forum Suisse peut-il représenter les intérêts de la branche au sein de la Berne fédérale de manière encore plus efficace qu'auparavant?

Josef Dittli: Afin de pouvoir représenter efficacement les intérêts de la branche du transport de marchandises, les associations actives au sein de Cargo Forum Suisse doivent unir leurs points de vue et parler d'une seule voix dans la mesure du possible. Cela exige une coordination entre les associations et, bien sûr, des voies de communication les plus courtes possible. Nous aurons déjà fait un grand pas en avant si nous y parvenons. Dans les transactions où la position d'une organisation ne peut pas être soutenue pour quelque raison que ce soit, il est toujours possible que les associations restantes se coordonnent et unissent leurs intérêts.

Thomas Schwarzenbach: Il me semble qu'au niveau politique, on continue à se battre pour la forme entre le rail et la route, surtout dans la Berne fédérale. Dans la pratique quotidienne, en revanche, ce combat n'est plus d'actualité depuis longtemps. En effet, dans le sens d'une adhésion claire à la multimodalité, les membres du CFS sont clairement favorables à une interaction entre les modes de transport. Une véritable lutte pour la répartition a plutôt lieu entre le transport de marchandises et le transport de personnes, et ce pour tous les modes de transport. Partagez-vous ce point de vue?

Josef Dittli: Oui, tout à fait. Au final, il s'agit de faire en sorte que chaque mode de transport soit utilisé là où il peut tirer le meilleur parti de ses avantages. Alors que le rail, par exemple, peut transporter de très grandes quantités de marchandises d'un point A à un point B sans aucun impact sur le climat, la distribution finale des marchandises depuis les centres de distribution jusqu'au client final est impossible avec ce mode de transport. Nous avons donc besoin de camions, dont l'empreinte carbone sera bientôt elle aussi neutre.
Le transport multimodal de marchandises est également confronté à un défi de taille: le rejet par les urnes de l'extension

des autoroutes entraîne une saturation croissante des infrastructures. Mais ne nous faisons pas d'illusions, l'infrastructure et avec elle son financement s'avèrent de plus en plus le principal facteur limitant également pour le transport ferroviaire de marchandises.

Thomas Schwarzenbach: Dans quelle mesure le CFS peut-il contribuer, en tant que lien entre l'économie et les autorités, à relever des défis tels que les surfaces logistiques, les projets d'infrastructure et l'aménagement du territoire?

Josef Dittli: En raison de la répartition des tâches entre la Confédération et les cantons, nous sommes dans une situation encore difficile dans ce domaine pour les associations qui sont principalement actives au niveau fédéral. Cependant, grâce à des comités tels que le cluster logistique de la région de Bâle, nous avons déjà créé ensemble des structures qui peuvent également être couronnées de succès. Le groupe de suivi du transport ferroviaire de marchandises de l'OFT réunit également les cantons, l'économie et l'administration dans l'intérêt de la multimodalité.

Thomas Schwarzenbach: Le Cargo Forum Suisse (CFS) offre des plateformes de dialogue et de coordination pour la logistique et les échanges économiques. Quels sont les acteurs extérieurs à l'organisme responsable du CFS qui devraient s'engager davantage?

Josef Dittli: Il est important que les représentants des intérêts de tous les modes de transport et des exploitants de surfaces logistiques en tous genres s'engagent à la hauteur de leurs moyens et gardent à l'esprit que la multimodalité et la neutralité des modes de transport sont la clé du succès. Il existe certainement d'autres acteurs qui pourraient contribuer à la force unie du CFS. Le défi à relever maintenant est de les convaincre de participer en leur proposant un concept intéressant.
Alors que notre association, la VAP, est très proche des besoins des détenteurs de wagons, des chargeurs, des propriétaires de voies de raccordement et des entreprises de transport ferroviaire (ETF), le CFS doit se concentrer sur les intérêts de tous les modes de transport de marchandises et tenter de les consolider. Les organisations faîtières de l'économie, qui ont une vue d'ensemble, devraient bien sûr également avoir en ligne de mire le transport de marchandises en général et le transport ferroviaire de marchandises en particulier. C'est en faisant ainsi valoir nos intérêts que nous avons le plus de chances de nous faire entendre.

Thomas Schwarzenbach: Comment le CFS coordonne-t-il les prises de position lors des consultations et comment fait-il en sorte que les préoccupations de la branche du fret ferroviaire soient prises en compte à un stade précoce du processus politique?

Josef Dittli: Il est essentiel ici que le CFS s'implique le plus tôt possible dans ces processus. Les directeurs des différentes associations doivent laisser le temps au temps, comme on dit, et se concerter le plus tôt possible afin de ne pas se retrouver devant le fait accompli faute d'avoir tenté trop tard un rapprochement. L'objectif est d'agir politiquement, pas de réagir.

Thomas Schwarzenbach: Quel rôle joue le CFS pour influencer les questions relatives au transport de marchandises avant qu'elles n'entrent dans le processus parlementaire?

Josef Dittli: Un rôle très important, et c'est notamment pour cette raison que nous avons pris l'initiative de renforcer à nouveau nos activités. Car plus tôt nous pouvons exercer une influence sur la politique, plus grandes sont nos chances de succès.

Thomas Schwarzenbach: Le CFS est impliqué dans le projet de LIDMo (loi fédérale concernant l'infrastructure de données sur la mobilité) de l'Office fédéral des transports (OFT). Qu'attendez-vous concrètement de ce projet?

Josef Dittli: Nous attendons beaucoup de ce projet, mais nous sommes également conscients de la complexité et des défis majeurs qui y sont liés. Nous sommes heureux que le transport de marchandises soit désormais également pris en compte dans le projet et nous nous attendons à ce que son rôle gagne bientôt encore en importance. Nous avons dû nous battre au début pour arriver à ce résultat. Si nous collectons partout de plus en plus de données, elles doivent également être utilisées là où elles génèrent une valeur ajoutée. Dans le transport ferroviaire de marchandises, nous considérons que la MODI (future infrastructure de données sur la mobilité) est complémentaire au couplage automatique digital (DAC) prévu. Grâce au DAC, des quantités considérables de données sur les compositions de trains de marchandises seront collectées à l'avenir. Si nous voulons les utiliser de manière optimale, par exemple pour améliorer la sécurité du transport ferroviaire de marchandises, nous devons les collecter, les analyser et les rendre accessibles.

Thomas Schwarzenbach: Comment se déroule la collaboration avec le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) ainsi qu'avec l'OFT, et quels sont les prochains entretiens bilatéraux?

Josef Dittli: J'entretiens moi-même de très bonnes relations avec le président du DETEC, le conseiller fédéral Albert Rösti. De même, notre secrétariat et moi-même travaillons en étroite collaboration avec les représentants de l'OFT, de l'OFROU, de l'ARE et de l'OFEV. Ces interfaces sont indispensables si nous voulons suivre de près les processus politiques et obtenir des résultats au final. Nous pouvons développer dans nos propres murs des concepts aussi bons et aboutis soient-ils, si nous ne les intégrons pas dans l'administration et, en fin de compte, dans le processus politique, tout cela n'aura servi à rien et sera bien sûr tout sauf dans l'intérêt de nos membres.

Thomas Schwarzenbach: Pour finir, permettez-moi de vous poser une question personnelle. Quand j'imagine votre mandat au Conseil des États, que je regarde la liste de vos intérêts et que je lis en même temps les nombreuses autres activités qui rythment votre quotidien, je me demande s'il vous reste encore suffisamment de temps libre! Vous avez gravi en 2007 le plus haut sommet d'Afrique (le Kilimandjaro, 5895 m) et aujourd'hui, vous profitez de la nature dans les montagnes, sans doute surtout dans votre canton d'origine, Uri.

Josef Dittli: Je prends le temps nécessaire pour cela, en plus de toutes mes obligations professionnelles et politiques. C'est surtout une question d'organisation. Passionné de ski de randonnée et de VTT, je me promène en pleine nature généralement seul ou en petits groupes. Cela m'aide à me détendre physiquement et mentalement après une journée de travail parfois stressante. Étant donné que je réside dans le canton d'Uri, j'ai également l'énorme privilège d'avoir de magnifiques montagnes et surtout d'innombrables pentes couvertes de poudreuse à ma porte.

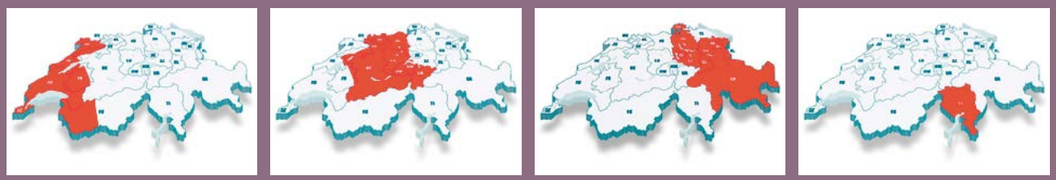
Thomas Schwarzenbach: Cher Monsieur le Conseiller aux États, cher Josef, je vous remercie chaleureusement pour cet entretien passionnant, ainsi que la VAP pour les services rendus en tant que secrétariat et je nous souhaite, aux associations responsables de Cargo Forum Suisse, une réorientation réussie et commune.

Josef Dittli: Je vous remercie également!

Encart d'information Cargo Forum Suisse CFS:
Le Cargo Forum Suisse (CFS) est un groupe d'intérêt d'associations en faveur du transport de marchandises. Le CFS promeut les intérêts du transport de marchandises dans la politique, l'administration et le public. Il veut mieux mettre en évidence l'importance économique du transport de marchandises et défendre ses intérêts à un niveau supérieur. Le CFS apporte des solutions politiques et promeut des conditions-cadres équitables et praticables. Il constitue une plateforme pour le secteur du transport de marchandises, les autorités et les milieux politiques.

Le CFS compte parmi ses membres l'Association suisse des transports routiers (ASTAG), le Centre de compétences pour des réseaux de création de valeur efficaces (GS1), la Chambre suisse de commerce et d'industrie (CSCI), le Swiss Shippers' Council (SSC), l'Association suisse des transitaires et des entreprises de logistique (SPEDLOGSWISS) et l'Association des chargeurs VAP, qui gère les affaires du CFS.
Le CSF se comporte de manière neutre vis-à-vis des modes de transport de marchandises, vise une politique des transports durable et adaptée aux besoins, soutient une gestion des transports neutre vis-à-vis de la quote-part de l'État et conforme à l'économie de marché ainsi que la dissociation du transport de marchandises et du transport de personnes et préconise l'harmonisation et la standardisation de tous les instruments en rapport avec le déroulement du transport de marchandises.

Pour les modes de transport suivants, le CSF a formulé les exigences suivantes:
- Transport fluvial: promouvoir le transport fluvial en tant que mode de transport écologique et économique.
- Fret aérien: garantir des capacités de fret aérien adaptées aux besoins et l'infrastructure correspondante à l'entrée et à la sortie de la Suisse.
- Rail: assurer l'égalité des droits du trafic voyageurs par rapport au trafic marchandises; attribution et tarification des sillons par des instances indépendantes; promotion du trafic combiné non accompagné, éventuellement par le biais du prix des sillons et du financement des infrastructures.



De la vision à la réalité

Texte: Thomas Schwarzenbach, directeur SPEDLOGSWISS

Lorsque j'ai pu, en 2009, prendre ma fonction comme directeur de SPEDLOGSWISS, le comité élargi de l'époque m'a demandé d'élaborer une vision d'avenir de l'association tenant compte de toutes les facettes pertinentes. Lors de la réunion des 12 et 13 novembre 2009, j'ai eu la possibilité de présenter au comité ma vision de la forme organisationnelle de SPEDLOGDWISS. Je l'avais appelée «vision des quatre régions». Partant des 10 associations locales existantes à cette époque, il fallait pour des raisons d'efficacité et de protection des ressources n'en garder que quatre qui seraient actives dans la formation professionnelle de base. Et: elles devraient si possible toutes être présentes avec la marque commune «SPEDLOGSWISS», afin que l'identification à la branche soit immédiatement visible. Le comité avait approuvé cette idée et avait transmis cette vision dans les sections concermées.

Durant les 15 dernières années, on a pu constater successivement l'image d'associations locales plus grandes et unifiées. En Suisse romande l'ATG (Association des transitaires de Genève), l'ATSO (Association des Transitaires de la Suisse Occidentale) et l'Association des transitaires de Brigue ont fusionné sous l'appelation nouvelle de SPEDLOGSWISS Romandie. Au Tessin, ce sont deux associations qui se sont mises ensemble sous le nouveau nom de SPEDLOGSWISS Ticino. Dans la Suisse du Nord-Ouest, l'association VBSL (Verband Basler Speditions-Logistiker) a changé son identité en SPEDLOGSWISS Nordwestschweiz.

Et maintenant, le 23 janvier 2025, une pièce importante du puzzle a vu le jour. Les trois sections suivantes ont fusionné pour former la nouvelle association locale SPEDLOGSWISS Nordostschweiz:

- SPEDLOGSWISS Zürich (à l'époque Zürcher Spediteur-Vereinigung ZSV)
- SPEDLOGSWISS Schaffhausen (à l'époque Schaffhauser Spediteur-Vereinigung)
- SPEDLOGSWISS Ostschweiz (à l'époque Verband Ostschweizer Speditions-Logistiker VOSL, laquelle était déjà une fusion des associations locales du Rheintal et de la région de St-Gall).

Nous avons ainsi réussi à mettre en place quatre grandes associations locales, qui représentent aussi les quatre régions de formation de SPEDLOGWISS. Les deux associations «Espace Mittelland» et «Vereinigung Thurgauer Spediteure (VTS)» ont décidé de continuer à œuvrer pour le moment encore comme jusqu'à présent. Leurs apprentis par contre sont formés depuis quelques temps dans les sections Nordwestschweiz et Zürich (nouveau: Nordostschweiz).

Selina Taiana, bureau de direction Nordostschweiz, nous parle dans cette édition de l'INFO de l'Assemblée de fondation du 23 janvier 2025 (voir en page 22 de cet numéro). Je félicite et remercie toutes les personnes participantes, qui m'ont aidé tout au long de ces 15 années à rendre possible, pas après pas, la réalisation de la «vision des quatre régions». Je suis persuadé que SPEDLOGSWISS dispose ainsi, pour le prochain avenir, de la forme organisationnelle locale correcte, qui rassemble les forces judicieusement et favorise l'impression de cohésion de notre branche dans toute la Suisse.

SPEDLOGSWISS commence une coopération avec l'association swiss export

Texte: Thomas Schwarzenbach, directeur SPEDLOGSWISS

SPEDLOGSWISS entretient depuis toujours des contacts avec des entreprises et associations de l'industrie des chargeurs. Un échange constant d'évaluations du trafic international des marchandises renforce la confiance réciproque, favorise la confiance et ouvre des possibilités de représentation de beaucoup d'intérêts communs. Une organisation qui représente les intérêts des chargeurs suisses, qui est un partenaire de confiance et professionnel, qui offre une perspective d'une coopération à long terme, c'est bien sûr l'association swiss export. SPEDLOGSWISS et swiss export ont débuté le 1er mars 2025 une nouvelle coopération.

Des intérêts se chevauchant et des connaissances d'experts entre les deux associations se situent dans les domaines de la douane, du droit, de l'assurance et du commerce international. Les deux associations entretiennent à ce sujet des comités spécialisés appropriés avec des experts provenant de leurs membres. Dans ces comités, on travaille sur des thèmes d'intérêt général, mais qui peuvent être considérés sous différents angles. D'une part sous l'angle de l'économie de l'expédition et d'autre part sous celui de l'économie des chargeurs. Il y a donc ici des points de jonction concrets pour une coopération de confiance.

Un deuxième domaine est l'offre de formations continues dans ces thèmes. Les deux associations possèdent une offre très large de formation continue. Les points de jonction de la coopération se trouvent d'une part dans une promotion commune ponctuelle des domaines de formation, pour autant qu'elle soit utile pour les deux et qu'elle ne se concurrence pas. D'autre part il existe aussi la possibilité de créer des formations continues communes. Là où c'est pertinent et possible, des spécialistes d'une association prendront place dans les comités professionnels de l'autre association. Particulièrement adaptés seront les domaines de la douane, de la taxe sur la valeur ajoutée et du commerce international.

De plus, de nombreux sujets concernant l'expédition et le commerce international ont une relation directe avec la politique suisse au niveau de l'État. Les intérêts unanimes existant dans l'injection de thèmes et de préoccupations dans les procédures hautement politiques peuvent, dans le sens d'une «voix commune», aussi être déposés auprès de la Berne fédérale.

Nous nous réjouissons de cette collaboration avec swiss export. Nous sommes sûrs d'avoir, pour l'avenir, une association partenaire de confiance du côté des chargeurs, avec laquelle nous atteindrons beaucoup ensemble pour le bien des entreprises membres et du commerce extérieur de la Suisse.

Le plénum du 4e Customs Compliance Day SPEDLOGSWISS, Konferenzhotel Arte, Olten

4e Customs Compliance Day de SPEDLOGSWISS du 19 mars 2025 à Olten

Effort commun pour le passage de Passar 1.0 à 2

Texte: Christian Doepgen

La quatrième édition du traditionnel Customs Compliance Day de SPEDLOGSWISS s'est déroulée le 19 mars 2025 à Olten durant une période de décisions. C'est ainsi que la deuxième étape du programme de transformation DaziT, et aussi de nombreux autres règlements internationaux, sont dans le sprint final de leur mise en application. Les prestataires de services douaniers et les entreprises suisses actives dans l'importation et l'exportation sont appelés, ensemble avec l'Office fédéral de la douane et de la sécurité des frontières (OFDF), à appliquer Passar 2.0 dans les délais et à amener la digitalisation des procédures douanières au niveau suivant. Quelque 110 participants se sont retrouvés à l'invitation du programme qui promet plusieurs highlights durant l'année 2025.

En faisaient partie les concepts détaillés de la nouvelle loi sur les douanes présentés par le conseiller national Thomas de Courten en qualité de président de SPEDLOGWISS ensemble avec Tom Odermatt, Mario Caccivio et d'autres experts. La révision complète de la loi sur les douanes, qui devrait prochainement recevoir le dernier polissage du Conseil des États, présente entretemps des contours clairs. Même si cela va encore durer jusqu'à la version définitive, SPEDLOGSWISS a introduit durablement les intérêts de ses membres dans la procédure, ce qui fait que les résultats ont bonne allure. Dans ce contexte, Giovanna Montanaro a souligné d'autres améliorations obtenues pour les prestataires de services douaniers concernant la réforme des normes du droit pénal. La responsabilité du prestataire de services douaniers pour ses activités sera, à l'avenir, ramenée à la mesure appropriée.

Un salut particulier a été adressé au conférencier et participant au podium Pascal Lüthi. Les participants ont pu se faire une impression personnelle du nouveau directeur de l'OFDF nommé durant l'année 2024, qui a expliqué les projets en cours. Ce sont le vice-directeur de l'OFDF Marco Benz et le chef de projet de l'adaptation de Passar pour l'exportation Fredy Weissenbrunner qui sont allés dans les détails. La roadmap décidée montre clairement que l'adaptation de Passar pour l'exportation au tournant des années 2025/26 nécessite des efforts communs. Environ 85 % des entreprises suisses d'exportation, qui n'ont pour le moment pas encore fait le changement malgré que l'administration de la garantie existe et que la solution digitale de l'EUR1 soit en préparation, doivent encore être convaincues. Le sondage digital à Olten a montré que, parmi les participants au Customs Compliance Day, 52 % des entreprises se voient bien préparées au changement, 34 % veulent encore attendre et 14 % n'ont pris encore aucune disposition.

Pascal Lüthi, directeur OFDF, répond aux questions

Également, sur le plan international, de grands changements sont attendus dans le domaine douanier. Luc Schnurrenberger, directeur adjoint du commerce extérieur chez economiesuisse, a illustré l'obligation qui attend les entreprises suisses dès 2026 dans l'obtention des certificats UE CBAM. Il attend des simplifications grâce à l'initiative Omnibus de l'UE. L'image internationale a été complétée par Marc Bernitt, SVP Customs EMEA Asia Pacific de Kühne+Nagel, qui a pris aussi en compte l'ordonnance UE sur les règlements de déforestation (RDUE) et la réforme douanière de l'UE. La discussion en table ronde qui a suivi a montré clairement la complexité et partiellement la mise en application pratique des nouvelles règlementations encore à définir. Les prestataires de services douaniers présents à Olten n'attendent que peu de nouvelles chances de marché découlant des nouveautés à venir dans les règlements internationaux.

Le point final est revenu à l'intelligence artificielle mathématique. Peter Karel de Shift Solutions et Lisa Kantorovitch de Datacon ont nommé les domaines d'utilisation, les chances et les risques de l'IA pour la branche. Dans la discussion en table ronde qui suivit, Marek Fausel a expliqué comment le nouveau groupe de travail de SPEDLOGSWISS va élaborer des options stratégiques concrètes pour l'utilisation de l'IA dans la branche de l'expédition et de la logistique. Dans la discussion avec Pascal Joos, direction de CSL Cargo Service Line, et Roland Schumacher de SISA/ WiseTech Global, il est ressorti clairement que l'IA dans les affaires douanières trouvera sa place, mais sans devoir en attendre des bouleversements directs dans les anciens modèles de travail.

Discussion avec (de g. à dr.): Christian Doepgen, modérateur, Thomas de Courten, Mario Caccivio, Marco Benz et Pascal Lüthi

Marc Bernitt, vice-président de Kühne + Nagel AG, traite des règlementations internationales

Lors de son résumé final des points clés du 4e Customs Compliance Day de SPEDLOGSWISS, le modérateur Christian Doepgen a souligné que beaucoup de projets suisses dans les affaires douanières étaient sur la bonne voie. Alors que Passar à l'exportation et la nouvelle loi sur les douanes doivent encore franchir des obstacles, la réussite du programme DaziT dépend de la volonté de toutes les 4000 entreprises suisses d'exportation de prendre le bateau à temps. Alors que la régulation internationale apporte de plus en plus de challenges, l'utilisation de l'IA promet de nouvelles chances d'avenir. La tendance à la digitalisation prouve que le know-how des prestataires de services douaniers est toujours autant nécessaire pour l'économie de l'importation et de l'exportation.

Peter Karel, Shift Solutions GmbH, et Lisa Kantorovitch, Datatonic, parlent de l'importance de l'intelligence artificielle dans la logistique

D. g. à dr.: Marek Fausel, Thomas Suter, Thomas Schwarzenbach, Tom Odermatt (tous de SPEDLOGSWISS) et Pascal Joos, Cargo Service Line AG

Cybersécurité dans la chaîne de livraison, coopération entre l'Office fédéral OFCS et SPEDLOGSWISS

Texte: Thomas Schwarzenbach, directeur SPEDLOGSWISS, et Marek Fausel, Projets digitaux et transformation SPEDLOGSWISS

Les cyberattaques sur des systèmes IT opératifs dans les entreprises ne sont depuis longtemps plus des exceptions. Au contraire: elles se produisent chaque jour, dans le monde entier et de manière intense. Des entreprises membres de notre association ont déjà fait plusieurs fois l'objet de cyberattaques. Comment une entreprise peut-elle le mieux s'en protéger? Dans quelle mesure des recommandations spécifiques à la branche peuvent-elles limiter le risque d'une attaque?

Pour limiter les risques de cybersécurité le long de la chaîne de livraison, les entreprises et organisations doivent connaître leurs risques et les évaluer. Elles doivent à cet effet déterminer les critères et les dispositions pour leurs fournisseurs, sous-traitants et providers, ainsi qu'en contrôler le respect. A ce sujet les entreprises, les autorités et les organisations devraient adopter une démarche stratégique pour les risques de cybersécurité dans l'IT/OT chaîne de livraison (IT: technologie d'information, OT: technologie opérationnelle). L'instrument pour se faire se nomme Cyber-Supply Chain Risk Management (C-SCRM).

Afin que les entreprises, autorités et organisations en Suisse puissent appliquer leurs besoins en sécurité IT dans la chaîne de livraison de manière pragmatique, l'Office fédéral pour la cybersécurité (OFCS) mène un projet pilote, ensemble avec l'entreprise Planzer Transport SA, une entreprise membre de notre association proche ASTAG. Il en a résulté l'élaboration d'un circuit compréhensible avec des aides individuelles concrètes. Les retours d'information du projet pilote sont collectés en permanence via un formulaire de feedback, ce qui fait que le projet est étayé toujours plus largement. Comme mesures importantes pour s'assurer contre les cyberattaques on cite les sept points suivants:

1. connaître la chaîne de livraison et être conscient des cyberrisques
2. choix et priorisation des fournisseurs
3. état des lieux
4. entretien préalable avec les fournisseurs / entretien préalable pour l'évaluation des fournisseurs
5. évaluation des fournisseurs
6. analyse de l'évaluation des fournisseurs / définition de mesures
7. contrats avec les fournisseurs

Afin d'étendre les résultats du projet pilote dans toute la branche, l'OFCS s'est approché de SPEDLOGSWISS avec la demande de devenir une organisation partenaire de ce projet. Ce qui était déterminant pour l'OFCS, c'est le fait que SPEDLOGSWISS représente, de facto avec son degré d'organisation, au moins 95 % de l'économie de l'expédition en Suisse et est reconnue auprès de la Confédération comme une association de branche compétente. SPEDLOGSWISS a accepté et durant l'année de référence a ainsi débuté, ensemble avec l'Office fédéral, à développer des outils proches de la pratique, afin de soutenir les entreprises membres dans l'identification et la réduction des cyberrisques. Les premières aides sont disponibles sur le site Web de SPEDLOGSWISS. Ces prochains temps, nous continuerons de développer le projet ensemble avec l'OFCS et ainsi contribuer à maintenir les considérables cyberrisques pour notre branche aussi bas que possible.

Formation continue

Réussite à l'examen final du cours de réorientation pour transitaires à Genève

Ivan Torres
Responsable
Formation continue
SPEDLOGSWISS

C'est au cours d'un repas festif que s'est tenue la fête de la réussite du cours de réorientation pour transitaires le 6 novembre 2024 à Genève. Le point central de cette soirée a bien sûr été la remise des diplômes, pour lesquels les candidats ont dû pendant plusieurs mois acquérir des connaissances fondées dans les domaines de l'expédition, de la logistique et de la douane.

Dans une ambiance décontractée, le repas final a permis aux participants d'échanger avec leurs enseignants spécialisés sur leurs expériences et les perspectives de la branche. En plus de cette phase intense d'étude, c'est surtout une chose qui retient l'attention: le début d'un avenir professionnel prometteur dans le monde dynamique de l'expédition.

Les diplômés sont:

- Barletta Matteo, QCS-Quick Cargo Service AG, Allschwil
- Roberto D'Elia, Ferrari Expéditions (Suisse) SA, Genève
- Anthony Martinez, Ferrari Expéditions (Suisse) SA, Genève

D.g.à.dr.: Roland Daettler, Roberto D'Elia, Lianel Lauper

SPEDLOGSWISS félicite chaleureusement les diplômés pour cette réussite et leur souhaite tout de bon sur leur chemin professionnel. Un merci tout particulier aux enseignants engagés, qui ont accompagné les participants avec leurs connaissances pratiques et les ont préparés de manière optimale à leur avenir dans la branche de l'expédition.

Le groupe de cours avec les experts Ulrike Reich (6e à partir de la gauche) et Gian-Carlo Alessi (à droite)

«Pharma compact» à Bâle: Deuxième réalisation – à nouveau un succès

Le groupe de cours avec Therry Bakaj (à droite), Swissport

Les participants transportent le matériel de cours

Texte: Ivan Torres, responsable Formation continue SPEDLOGSWISS

Les procédures GDP dans la logistique pharmaceutique sont incontournables. C'est ce qui a déterminé la grande demande pour le cours de know-how «pharma compact», que SPEDLOGSWISS a réalisé à nouveau en octobre 2024. Le cours s'est tenu à l'EuroAirport de Bâle et dans les bureaux de direction de SPEDLOGSWISS. Il a permis aux participants d'avoir une vision précise de la Good Distribution Practice (GDP) – avec un accent clair sur une application pratique et une mise en œuvre directe.

De la théorie directement vers la pratique
Comment peut-on intégrer les directives GDP efficacement dans le quotidien professionnel? C'est justement cette question qui était au centre du cours. Des exposés professionnels, des études de cas et des discussions interactives ont fourni non seulement les connaissances nécessaires, mais aussi des pistes de solutions pratiques pour une logistique des produits pharmaceutiques sûre et efficiente.

Un highlight particulier fut les excursions chez Planzer et Swissport, où les participants ont eu la possibilité de vivre les pratiques GDP dans un environnement de travail réel. Ces excursions ont permis aux participants de relier leurs connaissances théoriques avec la pratique et de vivre les différents aspects de la distribution des produits pharmaceutiques de première main.

Un grand intérêt – une deuxième réalisation est planifiée
Le feedback a été uniformément positif: haute pertinence, contenus proches de la pratique et échange direct avec les experts de la branche ont été particulièrement appréciés. L'évènement fut un pas important vers un renforcement de la sensibilisation pour des best practices GDP dans l'industrie pharmaceutique et a apporté une contribution précieuse pour une amélioration de la sécurité et de la qualité dans l'approvisionnement des produits pharmaceutiques.

En raison de ce grand intérêt, une nouvelle réalisation est prévue à la fin de l'été 2025. SPEDLOGSWISS remercie tous

Un participant expérimente la glace carbonique pendant le cours

les participants, conférenciers et organisateurs pour leur engagement et se réjouit de continuer à renforcer les connaissances GDP dans la branche.

Les cours

Supply Chain Manager

Début à Olten: 14 août 2025
Début à Zurich: 25 août 2025
Inscription/information: Julia Mathis-von Planta

Déclarants en douane avec brevet fédéral

Début à Bâle: 15 août 2025
Début au Grand-Lancy: 22 août 2025
Début à Bellinzona: septembre 2025
Inscription/information: Ivan Torres

Spécialiste en expédition et logistique avec brevet fédéral

Début à Bâle: 19 septembre 2025
Début à Zurich: mars 2026
Inscription/information: Julia Mathis-von Planta

Cours de réorientation Douane 2

Début à Bâle: 14 octobre 2025
Début à Zurich: 22 octobre 2025
Inscription/Information: Ivan Torres

Cours de réorientation Transitaire

Début à Genève: automne 2025
Début à Bâle: mars 2026
Début à Zurich: mars 2026
Inscription/information: Ivan Torres

Cours de réorientation Douane (complet)

Début à Bâle: 7 mai 2025
Début à Zurich: 8 mai 2025
Début à Genève: automne 2025
Inscription/information: Ivan Torres

Fret aérien compact

Début à Zurich: 18 juin 2025
Inscription/information: Ivan Torres

Pharma compact

Début à Bâle: 3 septembre 2025
Inscription/information: Ivan Torres

«the 4L – Logistics Law Lunch & Learn»

Les cours suivants sont planifiés durant l'année 2025:

- CG SPEDLOGSWISS
- Claims Handling partie 1
- Claims Handling partie 2
- Responsabilité et assurance de transport
- Droit de rétention
- Obligation de conservation/prescription
- Contrats types
- ASTAG / CG SPEDLOGSWISS
- Fautes graves et légères

Inscription/information: Ivan Torres

Votre entreprise est membre chez nous ou vous avez effectué un apprentissage chez nous et aimeriez à l'avenir rester informé de l'offre actuelle de formation continue de SPEDLOGSWISS? Nous avons la solution! Annoncez-vous sur notre «forum de formation» et vous aurez gratuitement accès à ce forum. Vous recevrez toutes autres informations auprès de notre team de formation.

Bienvenue dans notre nouveau format de cours «the 4C – Customs Compliance Coffee & Chat» concernant nos cours de know-how!

Nous sommes heureux de pouvoir vous saluer pour le début de notre nouveau format de cours! Dans ce format de cours innovant, nous avons intégré une quantité d'éléments afin de vous offrir une expérience d'apprentissage interactive, flexible et efficiente.

Ce format a été développé pour répondre aux exigences et aux besoins changeants de nos membres. Grâce à cette combinaison de méthodes d'enseignement éprouvées et à de nouvelles possibilités technologiques, nous aimerions vous permettre de placer vos connaissances et vos capacités sur un nouveau niveau.

Comment pouvez-vous participer?
La participation est très simple: Allez sur notre site Web et annoncez-vous pour le cours de votre choix. Participez aux Live-Online-Workshops ou aux évènements d'information et profitez de l'occasion pour poser des questions ou pour échanger avec d'autres participants. Participez enfin aux workshops pratiques et physiques pour approfondir vos connaissances. Nous vous invitons volontiers à prendre connaissance de notre offre de cours et d'y choisir le cours qui répond le mieux à vos besoins et intérêts. Nous nous réjouissons de pouvoir vous rencontrer dans nos cours.

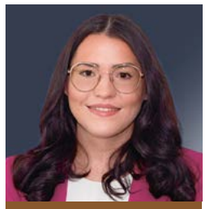
4C – séances d'informtion gratuites:

- Passar
- EA et DA
- Origine préférentielle – nouvelle convention PEM révisée
- Risques douaniers
- Droits de douane industriels – qu'est-ce qui a vraiment changé?
- Thèmes UE: CBAM – GPRS (sécurité des produits UE) – ordonnance sur le déforestation UE
- Plaintes/corrections – Procédure/Droit
- Incoterms dans l'éxpédition
- Nouvelle loi sur les douanes
- CH-Export

D. g. à. dr.: Nils Sperisen, Antonio Secreti, Selina Taiana, Sarah Gredig, Michael Trommer, Andrés Jimenez, Sandra Rutishauser, Dennis Jeker, Kathrin Kuske

SPEDLOGSWISS Nordostschweiz

Assemblée de fondation de la nouvelle section SPEDLOGSWISS Nordostschweiz



Selina Taiana
Bureau de direction
SPEDLOGSWISS
Nordostschweiz

Le 23 janvier 2025 s'est tenue l'assemblée de fondation de la nouvelle section SPEDLOGSWISS Nordostschweiz: les précédentes sections Zurich, Ostschweiz et Schaffhausen ont fusionné le 1er janvier 2025 en SPEDLOGSWISS Nordostschweiz. Ce fut un moment historique d'importance. C'est dans un endroit symbolique, le site de la brasserie Haldengut à Winterthour, que nous nous sommes retrouvés parmi nos entreprises membres, pour jeter un regard commun sur les développements de la dernière année et pour poser les jalons futurs.

En tout ce sont 53 des 84 entreprises membres qui étaient représentées, et toutes les 53 présentes avaient le droit de vote. Nous sommes heureux que quatre nouvelles entreprises aient rejoint notre réseau et nous souhaitons la bienvenue à Balog Shipping GmbH,
Geodis Freight Forwarding, MBS Logistics AG, Panthera Transport AG.

L'assemblée générale a été ouverte par notre vice-président Robert Widmer, qui a tout d'abord passé la parole à notre orateur invité Andreas Schöllhorn. Le petit-fils du fondateur de la bière Haldengut nous a conduit à travers un voyage dans le temps et nous a donné des informations passionnantes sur l'historique du site Haldengut.

Nous remercions sincèrement notre orateur invité pour son exposé profond et pour les images impressionnantes du passé.

A l'issue de ces présentations historiques, nous sommes passés aux élections. Tout d'abord ce sont le président Markus Widmer ainsi que le vice-président Michael Trommer qui ont été élus à la majorité. Les membres du comité, ainsi que les réviseurs, ont aussi été élus à l'unanimité comme suit:

Membres du comité

- Dennis Jeker, Loomis Schweiz AG (ancien)
- Sarah Gredig, SPEDLOGSWISS Nordostschweiz (ancien)
- Kathrin Kuske, Hellmann Worldwide Logisitcs AG (ancienne)
- Antonio Secreti, Natco AG (nouveau)
- Andrés Jimenez, Rhenus Logistics AG (nouveau)
- Nils Sperisen, LOG AG (nouveau)
- Réviseurs aux comptes
- Sandra Rutishauser, Trans Sped AG
- David Krivanek, CFF Cargo

De plus, nous avons pris congé des précédents membres du comité et les avons remerciés sincèrement pour leur engagement précieux durant toutes ces années.

Remerciements section Ostschweiz
Président Oskar Kramer et ses membres du comité Claudia Vozza, Marianne Büchel, Sebastian Härtlein, Heini Senn

Remerciements section Schaffhouse
Président Volker Weigel et ses membres du comité Delicia Cobaleda, Joachim Gnirrs, Hans-Peter Sickinger

Remerciements section Zurich
Vice-président Robert Widmer

C'est autour d'un apéro riche que la soirée s'est terminée, durant laquelle les membres ont pu approfondir les discussions avec une boisson et des amuse-bouche délicieux. Ce fut une occasion parfaite pour élargir les réseaux et pour échanger dans une atmosphère agréable. Nous pouvons ainsi nous enorgueillir d'une assemblée générale de fondation réussie.

Salutations du maire Bruno Arrigoni et table des orateurs

SPEDLOGSWISS Ticino

Conferenza del 25 febbraio 2025 a Chiasso: Chiasso in equilibrio sul filo del confine

Aldo Stoffel
Presidente
SPEDLOGSWISS
Ticino

In collaborazione con il Municipio di Chiasso abbiamo organizzato una conferenza sul tema delle procedure doganali in piena evoluzione sia in Svizzera con la revisione totale in corso della Legge delle dogane, sia in Italia con il nuovo Decreto legislativo N° 141 del 3 ottobre 2024, che annulla e sostituisce il TULD.

Alle 17:00 di martedì 25 febbraio si è aperta presso il Cinema Teatro di Chiasso la conferenza intitolata «Chiasso in equilibrio sul filo del confine – La riforma doganale: semplificazione e implicazioni operative per le aziende svizzere e italiane», alla quale hanno partecipato oltre 130 persone tra spedizionieri svizzeri e italiani, aziende di produzione e trading con relazioni in Italia, commercialisti e fiduciari, imprese attive nell'import-export.

Il Sindaco Bruno Arrigoni ha salutato i numerosi presenti ricordando alcuni cenni storici di Chiasso. Comune ticinese situato nel distretto di Mendrisio e prossimo al confine con l'Italia, è il Comune più meridionale della Svizzera.

La popolazione di Chiasso si è evoluta nel tempo come segue: 160 abitanti nel 1591, 479 nel 1801, 3700 nel 1900, 8868 nel 1970, 7720 dal 2000 a oggi.

Ricordato nel corso del XV sec. per la sua fiera dei cavalli, decaduta dopo l'annessione al territorio elvetico, Chiasso appare alla fine del XVI secolo con un'economia legata alle risorse derivate dalla funzione di territorio di confine (osterie, ospizi), all'attività dei mulini destinati alla follatura e alla produzione di carta; prime manifatture a cui si aggiunsero nel XIX secolo quelle dei tabacchi e della seta. Ma fu con l'avvento della ferrovia che il Comune conobbe un'espansione economica e demografica determinata dallo sviluppo della stazione, dal sorgere di case di spedizione, dall'articolarsi dei commerci di frontiera.

Nel 1874 venne inaugurata la linea Chiasso-Lugano, nel 1876 quella per Como, premesse per il sorgere della stazione internazionale e del punto franco, attivo dal 1925. Con la terziarizzazione avviata a partire dagli anni 1950-60, Chiasso ha assunto anche l'importante ruolo di piazza finanziaria e di capoluogo economico del distretto, cui si è accompagnata un'intensa crescita demografica. Dagli anni 1980-90 prevale invece la tendenza al decentramento: popolazione e posti di lavoro, specialmente del terziario, lasciano Chiasso per i Comuni vicini dalle strutture commerciali competitive o per località che offrono una qualità di vita migliore.

Negli ultimi anni Chiasso si è distinta per una forte attenzione alla cultura. Nel 2001 è stato riaperto il Cinema Teatro (risalente al 1935), che offre mostre, rassegne cinematografiche e spettacoli di teatro, musica e danza. Nel 2005 viene inaugurata l'apertura del Museo dedicato al grafico svizzero Max Huber per divulgare la conoscenza dell'arte grafica storica e contemporanea, del design, della fotografia, nonché della comunicazione visiva contemporanea.

Il Comune di Chiasso oggi ha un grande progetto di aggregazione con i Comuni limitrofi di Balerna, Breggia, Morbio Inferiore e Vacallo per realizzare ulteriori investimenti per uno sviluppo armonioso e sostenibile del territorio.

Dopo l'introduzione del Sindaco, Federico Fuochi, Presidente Propeller Club Port of Milan, ha condotto la conferenza con gli interventi dei relatori invitati a riferire sui temi di loro competenza.
Ivan Rotta, Capo dello Sviluppo Ufficio Federale della Dogana Svizzera (UDSC), ci ha parlato dei progetti futuri come PASSAR 2.0 e l'app Activ, strumenti essenziali per una dogana sempre più digitale, automatizzata e rapida nel passaggio delle merci ai valichi doganali.
Angelo Betto, CEO Cippà Trasporti SA e membro del comitato di SPEDLOGSWISS Ticino, ha saputo mettere in evidenza l'importanza strategica di affidarsi oggi a uno spedizioniere competente e di fiducia per affrontare con successo i cambiamenti in atto.

Tavolo dei relatori con: Riccardo Fuochi (Presidente Propeller Club Port of Milan), Ivan Rotta (Capo sviluppo UDSC), Angelo Betto (Membro Comitato SPEDLOGSWISS Ticino), Avv. Ettore Sbandi, Giancarlo Salimbeni (Vicepresidente Commissione Dogane di Fedespedi)

SPEDLOGSWISS Ticino

Conférence du 25 février à Chiasso: Chiasso en équilibre à la frontière

L'avvocato Ettore Sbandi ha spiegato gli impatti della nuova legislazione italiana, che introduce importanti novità e sanzioni severe, creando sfide significative per chi si occupa di importazione.

Giancarlo Salimbeni, Vicepresidente della Commissione Dogane di Fedespedi, ha ricordato come si sia passati dai 352 articoli del TULD ai soli 122 articoli dell'Allegato 1 del Decreto legislativo N°141 con grande sorpresa per gli addetti ai lavori per le misure sanzionatorie di ordine amministrativo ma anche penali, nella speranza che in pratica ci sia comprensione e flessibilità da parte delle autorità inquirenti in attesa di una possibile revisione di queste misure sanzionatorie.

Texte: Aldo Stoffel, président SPEDLOGSWISS Ticino

En collaboration avec la mairie de Chiasso, nous avons organisé une conférence sur le thème des procédures douanières en pleine évolution tant en Suisse avec la révision totale en cours de la loi douanière, qu'en Italie avec le nouveau décret législatif n° 141 du 3 octobre 2024, qui annule et remplace le TULD (Testo Unico delle Leggi Doganali).

Le mardi 25 février à 17 heures, la conférence intitulée «Chiasso en équilibre à la frontière – La réforme douanière: simplification et implications opérationnelles pour les entreprises suisses et italiennes» s'est ouverte au cinéma Teatro di Chiasso. Plus de 130 personnes y ont assisté, parmi lesquelles des transitaires suisses et italiens, des sociétés de production et de commerce ayant des relations en Italie, des comptables et des fiduciaires, ainsi que des entreprises d'import-export.

Le maire Bruno Arrigoni a salué les nombreuses personnes présentes en rappelant quelques faits historiques concernant Chiasso, une municipalité tessinoise située dans le district de Mendrisio et proche de la frontière italienne, qui est la municipalité la plus méridionale de Suisse. La population de Chiasso a évolué dans le temps comme suit: 160 habitants en 1591, 479 en 1801, 3700 en 1900, 8868 en 1970, 7720 de 2000 à nos jours.

Réputée au XVe siècle pour sa foire aux chevaux, en déclin après son annexion au territoire suisse, Chiasso apparaît à la fin du XVIe siècle avec une économie liée aux ressources dérivées de sa fonction de territoire frontalier (tavernes, hospices), à l'activité des moulins à foulon et à la production de papier; les premières manufactures auxquelles s'ajoutent, au XIXe siècle, celles du tabac et de la soie. Mais c'est avec l'avènement du chemin de fer que la commune connaît un essor économique et démographique lié au développement de la gare, à l'essor des maisons d'expédition et au développement du commerce frontalier. En 1874, la ligne Chiasso-Lugano est inaugurée, puis en 1876, celle de Côme, ouvrant la voie à la construction de la gare internationale et du point franc, actif depuis 1925. Avec la tertiarisation qui a commencé dans les années 1950-60, Chiasso a également assumé le rôle important de centre financier et de capitale économique du district, ce qui s'est accompagné d'une croissance démographique intense. Depuis les années 1980-90, cependant, une tendance à la décentralisation prévaut: la population et les emplois, en particulier dans le secteur tertiaire, quittent Chiasso pour les municipalités voisines dotées de structures commerciales compétitives ou pour des lieux offrant une meilleure qualité de vie.

Ces dernières années, Chiasso s'est distinguée en mettant l'accent sur la culture. En 2001, le Cinéma Théâtre (datant de 1935) a été rouvert, proposant des expositions, des festivals de cinéma et des spectacles de théâtre, de musique et de danse. En 2005, le musée dédié au graphiste suisse Max Huber a été ouvert pour diffuser la connaissance de l'art graphique historique et contemporain, du design, de la photographie et de la communication visuelle contemporaine.

Aujourd'hui, la municipalité de Chiasso a un grand projet à agréger avec les municipalités voisines de Balerna, Breggia, Morbio Inferiore et Vacallo afin de réaliser d'autres investissements pour un développement harmonieux et durable du territoire.

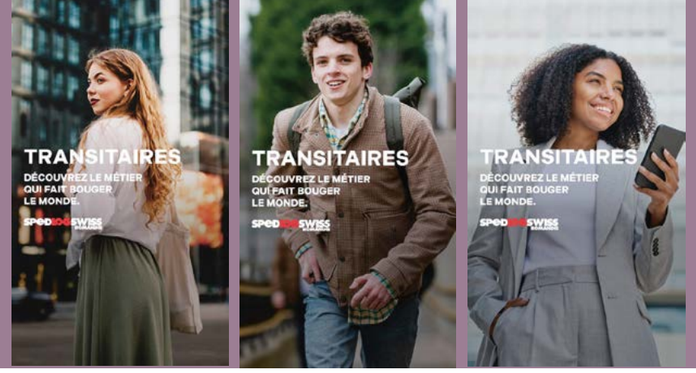
Après l'introduction du maire, Federico Fuochi, président de Propeller Club Port of Milan, a dirigé la conférence avec les interventions des orateurs invités à présenter leurs sujets.

Ivan Rotta, responsable du développement à l'Office fédéral de la douane et de la sécurité des frontières (OFDF), a parlé des projets futurs tels que PASSAR 2.0 et l'application Activ, des outils essentiels pour une douane de plus en plus numérique, automatisée et rapide lors du passage des marchandises aux contrôles douaniers.

Angelo Betto, CEO de Cippà Trasporti SA et membre du comité de SPEDLOGSWISS Ticino, a souligné l'importance stratégique de s'appuyer aujourd'hui sur un transitaire compétent et digne de confiance pour faire face avec succès aux changements en cours.

L'avocat Ettore Sbandi a expliqué les impacts de la nouvelle législation italienne, qui introduit des nouveautés importantes et des sanctions sévères, créant des défis significatifs pour les personnes impliquées dans l'importation.

Giancarlo Salimbeni, vice-président de la commission douanière de la Fedespedi, a rappelé que nous sommes passés de 352 articles du TULD à seulement 122 articles dans l'Annexe 1 du décret législatif n° 141, avec une grande surprise pour ceux qui travaillent dans le secteur vis-à-vis des mesures de sanctions administratives et même pénales, en espérant que dans la pratique il y aura de la compréhension et de la flexibilité de la part des autorités d'enquête dans l'attente d'une éventuelle révision de ces mesures de sanction.



SPEDLOGSWISS Romandie

Campagne de communication: Promotion de l'apprentissage de transitaire

Patrick Brechtbühl
membre du Comité
SPEDLOGSWISS
Romandie

Depuis plusieurs années, le secteur du transit et de la logistique internationale peine à attirer de nouveaux talents. Le comité de SPEDLOGSWISS Romandie a constaté une diminution significative du nombre d'apprentis suivant la formation CFC d'employé de commerce – branche Logistique et transport international.

Ce métier essentiel reste encore méconnu, et les jeunes générations s'y orientent souvent par hasard, sans réelle conviction initiale. De plus, le manque d'entreprises formatrices aggrave la situation, freinant ainsi le renouvellement des professionnels dans le domaine. Cela nécessite un engagement de la part de l'association nationale SPEDLOGSWISS (qui a lancé la campagne nationale à cet effet en 2024 et travaille sur cette question dans toute la Suisse en collaboration avec Swiss Supply), mais aussi un engagement de notre section pour promouvoir la notoriété.

Face à cette problématique, une campagne de communication ambitieuse a été lancée début mars pour redynamiser la filière et valoriser la profession de transitaire. Cette initiative s'étendra sur 2 à 3 ans et vise trois objectifs principaux: faire connaître ce métier, susciter l'intérêt des jeunes, et encourager les entreprises à proposer des places d'apprentissage. Elle doit être considérée comme une mesure d'accompagnement de la campagne nationale de SPEDLOGSWISS (www.employedecommerce.ch).

Cibles de la campagne
La campagne s'adresse en priorité aux jeunes de 15 à 25 ans, en pleine réflexion sur leur avenir professionnel. Elle cible également les entreprises, qu'elles soient déjà formatrices ou non, afin de renforcer l'offre de formation. Enfin, elle vise aussi les prescripteurs influençant les choix des jeunes, tels que les parents, enseignants et conseillers d'orientation.

Déroulement de la campagne
La stratégie de communication est structurée en trois phases:
Phase 1: Notoriété
- L'objectif est de faire connaître le métier de transitaire et d'accroître la visibilité de Spedlogswiss Romandie à travers divers canaux de communication.

Phase 2: Image
- Il s'agit de modifier la perception du métier en mettant en avant ses nombreux atouts: diversité des missions, opportunités internationales, importance stratégique dans le commerce mondial, etc.

Phase 3: Trafic & recrutement

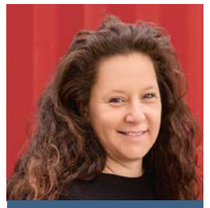
Une fois l'intérêt éveillé, cette dernière phase vise à inciter les jeunes à se renseigner activement et à consulter les entreprises proposant des apprentissages via des plateformes dédiées.

Une mobilisation nécessaire
Cette campagne marque le début d'une mobilisation collective pour assurer l'avenir du métier de transitaire en Suisse romande. Grâce à une communication ciblée et dynamique, l'objectif est d'inverser la tendance et d'attirer une nouvelle génération de professionnels passionnés par la logistique et le transport international.

Au stand SPEDLOGSWISS Nordwestschweiz au salon de la formation Grenzach-Wyhlen

SPEDLOGSWISS Nordwestschweiz

SPEDLOGSWISS Nordwestschweiz présente lors de la 16e bourse de formation à Grenzach-Wyhlen (DE)



Andrea Jauslin
Responsable
Formation de base
SPEDLOGSWISS
Nordwestschweiz

C'est le 15 février 2025 que s'est tenue la 16e bourse de formation dans le centre scolaire de Grenzach-Wyhlen. La manifestation, organisée par le cercle des amis de la Realschule et l'association des amis du Lise-Meitner-Gymnasium, a offert aux élèves l'opportunité de s'informer, de premières main, sur les différents domaines professionnels. De 10 à 13 heures, de nombreuses entreprises et institutions étaient disponibles pour donner des aperçus de leurs professions de formation.

Pour la deuxième fois, SPEDLOGSWISS Nordwestschweiz était présente avec un stand afin de présenter le métier d'employé de commerce des transitaires. Elle était accompagnée de deux apprentis très engagés de la MSC Mediterranean Shipping Agency AG, Deborah Medhane et Brito Keitel de la Cruz. Ils étaient disponibles pour des informations et ont partagé leurs expériences personnelles de la formation dans la branche de l'expédition.

Un élément particulier de la bourse de formation fut l'échange structuré entre les élèves et les entreprises présentes. Chaque élève devait observer attentivement au moins quatre professions, ce qui a généré des discussions intenses sur notre stand.

Grâce à ce contact direct, nous avons pu non seulement présenter le métier de l'expédition de manière pratique, mais aussi montrer l'importance et la diversité de la branche. Les retours ont été uniformément positifs et l'intérêt pour la branche logistique était sensible.

La participation à la bourse de formation de Grenzach-Wyhlen a porté ses fruits. L'échange personnel avec les jeunes est une opportunité précieuse pour gagner de la relève pour notre branche de l'expédition et pour éveiller de l'enthousiasme pour ce métier si polyvalent. SPEDLOGSWISS Nordwestschweiz sera donc à nouveau présente lors de telles manifestations, pour faire découvrir aux employés de demain les opportunités passionnantes de la branche.

Du bureau de direction

Bienvenue dans le team, Ecmel Esastürk!

Texte: Judith Moser, responsable PR SPEDLOGSWISS

Depuis le 1er février 2025 Ecmel Esastürk renforce notre team du bureau de direction dans le domaine de la formation continue. Elle prend en charge les tâches administratives et organisationnelles de ce domaine si important et remplace Dilan Osoy qui a quitté notre bureau de direction à la fin décembre 2024 afin de se consacrer à un nouveau challenge professionnel.

Ecmel a 26 ans, elle a effectué un apprentissage d'employée de commerce en profil M et possède déjà une précieuse compétence dans la formation continue et la logistique. Elle bénéficie donc exactement des compétences nécessaires pour compléter parfaitement notre team.

Nous nous réjouissons de cette collaboration et souhaitons la bienvenue à Ecmel!

ecmel.esasturk@spedlogswiss.com
Tel. +41 (0)61 205 98 05

Avant-première

Save the date

2. Forum Recht und Versicherung SPEDLOGSWISS

mercredi 4 mars 2026

Konferenzhotel Arte, Olten

L'évènement se déroulera en allemand.

Votre opinion nous intéresse:

Nous serions heureux de savoir si cette édition vous a plu, afin de pouvoir faire, ce que nous faisons déjà, encore mieux. C'est avec plaisir que nous vous inclurons dans notre tableau de distribution. Écrivez-nous un e-mail à: judith.moser@spedlogswiss.com. Veuillez s.v.p. aussi nous informer si votre adresse a changé ou si vous désirez recevoir plus d'exemplaires de SPEDLOGSWISS INFO.

SPEDLOGSWISS

Nous sommes membres de:

Impressum
Édition: n° 1/2025 – mai | Éditeur: secrétariat de SPEDLOGSWISS, Elisabethenstrasse 44, case postale, 4002 Bâle, spedlogswiss.com
Rédaction: Judith Moser, judith.moser@spedlogswiss.com
Prochaine édition: août 2025 | Délai de rédaction: 31 juillet 2025
Tirage: 1200 all. / 200 fran.

Dates importantes

2025

Assemblée générale SPEDLOGSWISS

Vendredi 13 juin 2025, Zoologischer Garten Basel

MOVE25

Jeudi 30 octobre 2025, Hotel Mövenpick Bâle

Oratrice invitée: Henriette Kuhrt, auteure et journaliste, sur le thème: «Style et manières à l'heure actuelle».

henriettekuhrt.com

Foires professionnelles

Schaffhauser Berufsmesse

4–6 septembre 2025, Schaffhausen

berufsmesse-sh.ch

Berufsschau

26–30 novembre 2025, St. Jakobshalle, St. Jakobsstrasse 390, Münchenstein bei Basel

berufsschau.ch

2026

2e Forum Droit et Assurance SPEDLOGSWISS

Mercredi 4 mars 2025, Konferenzhotel Arte, Olten

Assemblée générale SPEDLOGSWISS

Vendredi 12 juin 2026, Musée Suisse des Transports, Lucerne