

LA GAZZETTA MARITTIMA

I QU
ADE
RNI.



LOGISTICA, INDUSTRIA E TERRITORIO

SCENARI E PROSPETTIVE
DI SVILUPPO PER LA TOSCANA

LIVORNO - FORTEZZA VECCHIA
Sala Ferretti

21 GIUGNO 2019 - ore 15,00

GIUGNO 2019

MARITIME SOLUTIONS |
since 1895



WWW.NERIGROUP.NET

A CUSTOMIZED APPROACH TO SAFE AND EFFICIENT OPERATIONS SINCE 1895

TOWAGE EMERGENCY RESPONSE
SALVAGE AND WRECK REMOVAL
OIL AND GAS OSV SERVICES
OIL SPILL RESPONSE

OILS AND CHEMICALS PRODUCTS
COASTAL STORAGE DEPOTS
PORT AND INLAND LOGISTIC TERMINALS



SOMMARIO

- 7** Sempre più territoriale
la rete di Confetra
- 11** Quando l'unione regionale rinforza la forza
- 21** Confetra Toscana
- 22** La rivolta perenne contro il "sopruso" di ART

LA GAZZETTA MARITTIMA

Organo ufficiale della «SPEDIMAR»,
Associazione fra le Case di Spedizioni Marittime

Direttore responsabile
ANTONIO FULVI

Direzione e redazione

57123 Livorno

Via Fiume, 23

Tel. 0586893358 - Fax 0586892324

E-mail: redazione@lagazmar.191.it

Amministrazione e pubblicità

Società Editoriale Marittima a R.L.

57123 Livorno



Associata all'USPI
Unione Stampa
Periodica Italiana

È vietata la riproduzione
anche parziale di articoli, grafici
e fotografie senza citarne la fonte.

Fotocomposizione: «La Gazzetta Marittima» - Tel. 0586893358

Stampa: Centro Tipografico Livornese s.n.c. - Tel. 0586806376

Supplemento a

«LA GAZZETTA MARITTIMA»

n° ? del ? Luglio 2019 - P.I. 45%

Confetra: la Toscana, gli obiettivi, l'augurio

Si è partiti da un dato di fatto: il cluster marittimo e logistico nazionale, che attraversa - come anche quello internazionale - tempi di scarsa chiarezza e di problematiche legate anche alle politiche economiche più protezionistiche, ha bisogno di scendere dai grandi livelli alle realtà territoriali.

Così sta facendo ormai da tempo anche Confetra, la confederazione italiana più rappresentativa nel settore dei trasporti e della logistica, calandosi nelle regioni più attive con organismi locali più vicini ai problemi d'area. Questo Quaderno vuol riferire i temi principali esposti dal presidente nazionale di Confetra Nereo Paolo Marcucci, e del neo presidente della appena costituita Confetra Toscana, il top manager della Savino del Bene Alberto Bartolozzi.

Il meeting di Livorno in Fortezza Vecchia, sviluppato con workshop sulle prospettive del sistema nazionale dei trasporti e un focus particolare su quello portuale e retroportuale livornese e di Piombino, è stata l'occasione di presentare la nuova "nascita", davanti a tutta la rappresentanza più qualificata dello shipping locale e nazionale.

*

Vi riproponiamo nelle pagine che seguono gli interventi sia di Marcucci che di Bartolozzi: perché hanno disegnato un insieme di linee-guida anche in vista del prossimo cambio al vertice nazionale, con la scadenza della presidenza Marcucci non più rinnovabile dopo i mandati brillantemente assolti.

Da parte nostra, consideriamo questo Quaderno un punto di partenza per la Confetra di domani, ma anche una sintesi ragionata di quelli che sono i grandi temi della logistica del Paese. Certo, l'assise di Fortezza Vecchia del mese scorso ha avuto la Toscana e le sue infrastrutture come principale "focus". E anche negli in-

Terminal Darsena Toscana nodo strategico dall'efficienza certificata



Inaugurato a Dicembre 2016, primo caso in Italia, il collegamento ferroviario diretto tra TDT e linea tirrenica. Eliminando il passaggio della merce nella stazione di smistamento, si garantiscono tempi di transito ridotti e maggiore affidabilità degli orari.

La posizione strategica, gli accessi diretti al sistema autostrade ed i collegamenti ferroviari, fanno del TDT il Terminal ideale al servizio dei mercati del Centro e Nord Italia.



TDT è oggi il principale punto di riferimento per la logistica portuale del freddo in Italia. Gli investimenti in nuove tecnologie e risorse umane qualificate garantiscono alti standard di efficienza, affidabilità e sicurezza, valori chiave per il Gruppo GIP.



Sede Legale: V.le Mogadiscio, 23
Darsena Toscana sponda ovest - 57123 Livorno
Tel. +39 0586.258111 - Fax +39 0586.258240
segreteria@tdt.it - www.tdt.it



terventi che sono seguiti alle relazioni di apertura, si è molto parlato di un “sistema” logistico toscano che potrebbe rasentare l’eccellenza assoluta. Perché il dubitativo? Perché se da una parte la Regione stessa ha cercato di impegnarsi mettendo in rete punti strategici come i due aeroporti (anche cargo) di Pisa e di Firenze, gli interporti di Guasticce e di Prato, i porti di Livorno e Grosseto e tutti i passi avanti in corso nella rete ferroviaria, tuttavia ci sono troppi interrogativi da parte della programmazione nazionale.

Con questo non ci si è limitati a considerare la Toscana solo come ombelico logistico dell’Italia. Un inquadramento generale sugli scenari e delle prospettive di sviluppo per la Toscana nel sistema nazionale ed europeo è stato affidato a Riccardo Lanzara, docente di economia e management a Pisa ed insieme, in immediata successione, ad Alessandro Panaro, responsabile per l’economia marittima SRM.

È seguita una tavola rotonda con Riccardo Breda (Camera di Commercio), Marco Toccafondi (RFI), Daniele Ciulli (Interporto Toscana Centrale), Roberto Chiara (nuovo direttore dogana per la regione), Bino Fulceri (Interporto Toscana A. Vespucci), Gina Giani (Toscana Aeroporti), Silvia Moretto (Fedespedi) e Pietro Verna (commissario AdSP), con la chiusura dell’assessore della Regione Vincenzo Ceccarelli. Tra i temi, la Darsena Europa tenacemente sostenuta dal presidente della Regione Enrico Rossi, lo sviluppo della rete ferroviaria locale (“scavalco” e diretta con quella nazionale) la nuova pianificazione dei due porti del sistema, i tanti (troppi) ritardi sulle norme nazionali della governance.

*

A qualche settimana dalla presentazione ufficiale di Confetra Toscana, che cosa si può dire della logistica del Paese, di cui la regione di Bartolozzi dovrebbe essere una delle punte di diamante?

Le recenti statistiche pubblicate dagli istituti nazionali di ricerca sottolineano come ci sono punte di eccellenza assolute specie nell’export: costituite dalla farmaceutica, dall’industria navale dei grandi e grandissimi yachts, dalla moda. Sulla portualità commerciale, per quanto il “sistema Toscana” abbia perduto preziosi punti per i noti ritardi nelle infrastrutture (e per gli “incidenti” connessi alla governance scaturiti dall’eccesso di competizione tra armatori) siamo ancora - come rimarcato sia da Marcucci che da Bartolozzi - in testa per quanto riguarda i traffici ro/ro, lo sbarco delle auto nuove (anche se l’attuale crisi del mercato sta pesando), i prodotti forestali indispensabili per le cartiere. Lo sblocco - finalmente - dai piani PIM a Piombino apre prospettive nuove, che tuttavia hanno bisogno di chiarimenti (apertura delle bretelle stradali e ferroviarie fino alle banchine, concessione delle banchine stesse, mantenimento dei fondali ai livelli record attuali, etc.) E poi c’è il grande progetto (o sogno) della Piattaforma Europa, da tutti richiamata ma ancora oggi ferma al doverci accontentare (e sarebbe tanto) del primo step chiamato più modestamente Darsena Europa. Come si vede, c’è tanta carne al fuoco per Bartolozzi e per i suoi. Da augurar loro alla marinaresca: “In culo alla balena!”.

Antonio Fulvi



LORENZINI & C

TERMINAL OPERATOR



Lorenzini & C. Srl

Livorno 57123 (Italy)

Porto Industriale - Via Labrone, 19

Tel. +39 0586 2071 - Fax +39 0586 405199

Terminal Containers:

Tel. +39 0586 207315 - Fax +39 0586 207316

info@lorenzini-terminal.it
www.lorenzini-terminal.it

Sempre più territoriale la rete di Confetra

In apertura dell'incontro di costituzione di Confetra Toscana, a Fortezza Vecchia di Livorno, il presidente nazionale Nereo Paolo Marcucci ha affrontato le tematiche nazionali e locali con il seguente intervento, che illustra rischi ed opportunità per il mondo della logistica e della manifattura.



Nereo Marcucci

Una recente modifica statutaria ha previsto la costituzione delle Confetra regionali per dare più forza attraverso una voce univoca anche a livello territoriale alle 20 Associazioni e Federazioni che fanno parte del sistema confederale Confetra che le rappresenta verso i Decisori politici nazionali e nel CNEL.

Il motivo sta nel fatto che per la prima volta nella storia contemporanea - al netto delle vicende belliche - la logistica guida i grandi processi politico-economici globali. I grandi blocchi statuali o continentali che stanno ridefinendo i loro rapporti di forza in base alla rispettiva capacità di costruire, proteggere e sfruttare reti e flussi di merci, informazioni, risorse naturali.

Mai è stato tanto necessario agire contemporaneamente a livello globale e a livello locale.

La "riconfigurazione" delle reti produttive e distributive non sarà episodica: la guerra dei dazi, la Brexit, la Belt and Road Initiative cinese, la reazione degli Stati Uniti che ha promosso la Free

& Open strategy con India Australia e Giappone e le politiche incentivanti il ritorno a casa delle produzioni manifatturiere, il bilateralismo degli accordi commerciali, lasceranno il segno.

È vero che alcuni osservatori e centri di ricerca sostengono invece come una opportunità il possibile coinvolgimento italiano ed europeo in un numero maggiore di reti produttive di origine e destinazione di input intermedi e di prodotti finali suggerendo anche una forte attenzione all'Africa ed ai traffici, unitizzati e non, Sud-Nord riferendosi in particolare a quelli destinatari di investimenti cinesi. Una recentissima e sofisticata ricerca del CER su molti paesi individua assi potenziali di domanda "aggiuntiva" per specifici prodotti italiani usando algoritmi sofisticati ed innovativi.

Non è episodica ma strutturale l'integrazione verticale dei servizi, la caccia anche da parte di players marittimi a fornire servizi end to end monopolizzando big data mentre robotizzazione,

IoT e 3D incideranno profondamente sulla sostenibilità sociale della 2ª fase della globalizzazione. Nei giorni scorsi il primo sciopero dei portuali di Los Angeles contro la robotizzazione anche se sappiamo che il neoluddismo non paga.

Si usano ormai parole che intimoriscono: senza adeguate reazioni globali/europee, nazionali, territoriali slowbalisation e secular stagnation potrebbero segnare il destino delle nuove generazioni avverando la "profezia" di Parag Khanna su winner e loser secondo logiche dettate dalla logistica.

In questo magma di incertezze richiamo Diogene "Un pensiero originale vale di più di mille citazioni insensate" invitando la Confetra Toscana al ruolo di stimolo, spero compreso, verso se stessa e verso i Decisori di un pensiero originale che prenda le mosse dagli aspetti positivi rilevati dagli osservatori: ad esempio la possibilità del coinvolgimento del territorio in un numero maggiore di reti produttive di origine e destinazione di input intermedi e di prodotti finali in particolare verso l'Africa dove si vanno assestando punti di produzione, assemblaggio, esportazione previsti ed in fase di realizzazione nell'ambito della BRI.

Credo sia stato corretto interrogarsi - come facciamo da tempo - sulla sostenibilità sociale di queste "riconfigurazioni radicali" delle reti produttive e distributive e dei soggetti che ne deterranno il potere, in una fase storica che potreb-



PORT AUTHORITY OF GIOIA TAURO AND CALABRIA



Corigliano Calabro

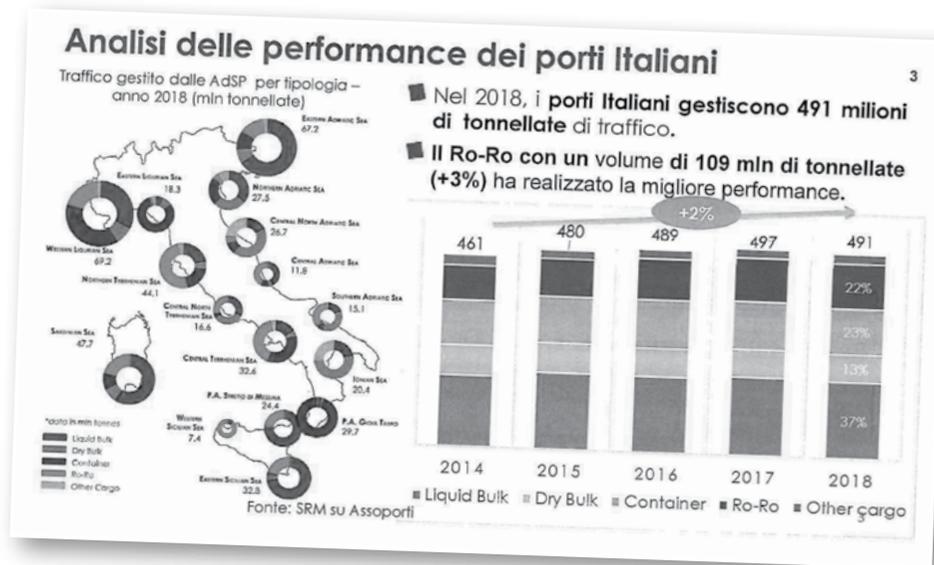
Crotone



Palmi

Villa San Giovanni





be essere accompagnata da modifiche strutturali anche del nostro interscambio intraeuropeo che rappresenta il 70% del nostro export (automotive, meccanica di precisione, etc.) già inciso dalle regole unilaterali sui valichi alpini (dell'Austria, del Tirolo della Francia).

Ne conseguono alcuni bisogni ed alcuni impegni.

Il bisogno di regole europee o nazionali che la nuova Commissione dovrà negoziare per evitare il rischio di restare schiacciati tra la politica cinese scritta in Costituzione "produrre di più e di migliore qualità, esportare di più, su reti logistiche proprie" e la risposta protezionistica USA che - come rileva di nuovo il CER - trova emulatori che riducono l'import privilegiando le produzioni locali.

Regolare è indispensabile. L'assenza di regole chiare e condivise ha accentuato nelle persone la percezione di un disallineamento dei vantaggi rispetto ai Paesi verso i quali sono andate importanti produzioni. Una seconda fase dello stesso processo non sarebbe socialmente sostenibile.

La regolazione ha molti aspetti: ci siamo pronunciati - con tutte le nostre Associazioni nazionali ed europee - contro il rinnovo della esenzione dalla normativa antitrust per le SSLL che va sotto il nome di Consortia Block exemption regulation fonte di privilegi per le gran-

di alleanze del trasporto contenitori prodromica ad una ulteriore fase di verticalizzazione e di oligopolio della catena logistica.

È indispensabile aprire un dossier - come ha fatto ieri FEPOR - circa la mancata distinzione nel mercato dei servizi portuali tra gestori neutrali delle infrastrutture ed utilizzatori di quelle infrastrutture. Così come è nelle ferrovie liberalizzate e negli aeroporti.

In un diverso scenario avrebbero davvero meno senso gli investimenti in infrastrutture materiali ed immateriali considerando che verrebbe meno lo "storico" scambio tra lo Stato che investe con i soldi dei cittadini che a loro volta ne hanno un ritorno grazie alla ricchezza diffusa generata dai traffici. (1 mld della diga di Genova).

In Confetra abbiamo maturato la convinzione che non basti la pur necessaria regolazione ai fini della sostenibilità sociale delle Imprese e del Lavoro.

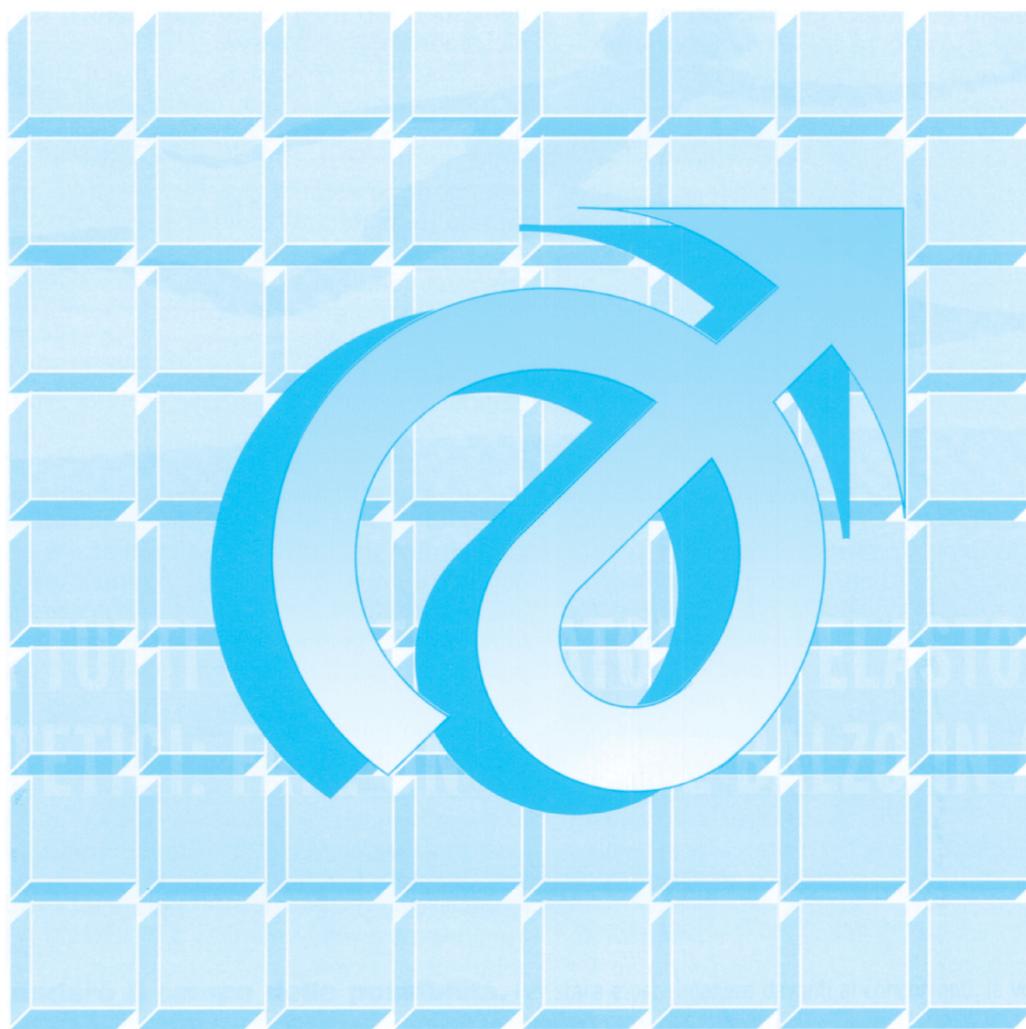
Per questo abbiamo promosso con Confindustria due iniziative nazionali a Pietrarsa ed a Genova - dopo il crollo del Morandi - per valutare come una buona logistica - oggi driver di importanti produzioni - possa difendere quella che abbiamo ma possa anche incentivarne di nuove.

Le Regioni hanno anche la governance dei Fondi strutturali europei compresi quelli destinati alle reti, agli incen-

tivi ed a molto altro, le Adsp agiscono localmente come gli interporti all'interno delle aree logistiche integrate istituite con il ciclo di programmazione 2020-2027 e, come rilevato in ESPO nei giorni scorsi proprio a Livorno "sono finiti i giorni delle Autorità di sistema che agiscono come mere landlord authorities di un nodo, il loro compito è impegnarsi con le industrie e con gli operatori portuali per influenzare ed assistere negli enormi cambiamenti in una fase storica dominata dalla volatilità". Soprattutto in aree dove è possibile sia il traffico merci che la reindustrializzazione.

La domanda che ci siamo posti in Puglia, in Emilia Romagna, in Campania e oggi a Livorno è circa il realismo della nostra intuizione perché non diventi presunzione o perché Confetra non sia uno dei tanti pifferai magici che intorbidano le acque. E subito dopo Confetra Regional dovrà definire il perimetro, il programma, il *con chi* del lavoro che propongo.

Il livello di realismo per avviare un lavoro che durerà anni dipende da ciò che - tecnicamente - proporranno Riccardo Lanzara ed Alessandro Panaro. Ci diranno quali potenzialità e quali limiti abbiamo. Se non avremo peccato di realismo tutto dipenderà dalla volontà di coloro che ai diversi livelli sono chiamati a definire policy industriali e logistiche integrate e adeguate.



Tecnici della distribuzione per gomma naturale e lattice



S·INT·A SRL

TRADE AND DISTRIBUTION
OF RUBBER'S
INDUSTRY PRODUCTS



AZIENDA CERTIFICATA
COMPANY CERTIFICATED

UNI EN ISO 9001:2015

57123 LIVORNO - Scali D'Azeglio, 20
Tel. 0586 888 718 ric.aut. - Fax 0586 899 121
E-mail: sinta@sinta.trade

L'INTERVENTO DEL NEO-PRESIDENTE TOSCANO ALBERTO BARTOLOZZI

Quando l'unione regionale rinforza la forza

Nella cerimonia del battesimo pubblico per la nuova Organizzazione Confederale Regionale che si è svolta presso la Fortezza Vecchia di Livorno, la relazione introduttiva - come riportato nelle pagine precedenti - è stata del presidente di Confetra Nazionale Nereo Marcucci; uno speech imperniato sulla "slow-balisation" cioè una crescita al rallentatore dove invece occorrerebbero più infrastrutture per far fronte alla domanda di esportazione che vuole essere sempre più vicina ai loro acquirenti.

È seguita la relazione introduttiva del neo presidente di Confetra Toscana Alberto Bartolozzi che in breve ha riassunto del perché "Confetra Toscana". Ecco l'intervento.

Durante il passato anno 2018, la Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica "Confetra" con sede a Roma, ha ritenuto opportuno darsi un livello organizzativo sovraterritoriale affinché l'interazione ed il confronto con le Istituzioni locali, e per quanto ci riguarda con la Regione Toscana, potessero essere più incisive ed organiche.

Con queste premesse, il 4 dicembre 2018 le Associazioni Territoriali della Toscana, Assotosca e Spedimar unitamente ai delegati di Assologistica, Assiterminal, Anasped, Assocad, IFA e rappresentanti di Spedizionieri, Autotrasportatori, Corrieri, Imprese di Logistica, Magazzini Generali, Terminalisti, Doganalisti, Fumigatori e Centri di Assistenza Doganale, hanno sottoscritto lo Statuto Costitutivo di "Confetra Toscana".



Alberto Bartolozzi

L'intento di tale nuovo organismo è quello di riprodurre a livello Toscana, il modello vincente nazionale di Confetra, multisettoriale e plurale, coinvolgendo tutte le categorie del settore.

Si tratta di un coordinamento associativo a livello politico che sia in grado di colloquiare con le Istituzioni.

Una rappresentanza unitaria per farsi portavoce delle istanze del settore e per affrontare partite decisive per lo sviluppo della logistica e dei trasporti: dall'utilizzo dei fondi strutturali Europei all'ampliamento del credito d'imposta, dalle ZES (Zone Economiche Speciali), alla costruzione di alcune opere strategiche.

La sede di Confetra Toscana è stata istituita presso la sede di Assotosca a Firenze, in quanto è stato deciso istituzionalmente di fare sedi nei capoluoghi di Regione. Come da Statuto, il Presidente sarà, per i primi due anni, il Presidente di Assotosca di Firenze - Bartolozzi Alberto appunto.

Negli anni successivi a rotazione verranno eletti i Presidenti delle altre as-

sociazioni aderenti.

Durante il primo Consiglio di Confetra Toscana lo scorso 28 febbraio, si è costituito il Consiglio Direttivo composto da tutti i rappresentanti delle organizzazioni aderenti, e si è deciso di iniziare un lavoro di approfondimento e monitoraggio come ad esempio il Piano di Mobilità della Toscana.

Sarebbe auspicabile avere un tavolo di confronto per monitorare insieme a Regione Toscana, l'attuale stato di avanzamento del PRIIM. (Politiche del Piano Regionale Integrato Infrastrutture e Mobilità).

Il PRIIM è lo strumento di programmazione attraverso il quale la Regione Toscana definisce in modo integrato le politiche in materia di mobilità, infrastrutture e trasporti, dettando una visione complessiva e coordinata delle politiche relative a ferrovie, autostrade, porti, aeroporti, interporti, trasporto pubblico locale, viabilità regionale e statale.

E ancora, monitorare lo schema di Contratto di programma RFI 2017-2021. Investimenti, tra Rete ferroviaria italiana e Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, finalizzato a regolare la programmazione degli investimenti di sviluppo e potenziamento della rete ferroviaria.

La Toscana è una Regione che conferma una vocazione all'esportazione da oltre mezzo secolo. Sono molte le aziende industriali e moltissime le Piccole e Medie Industrie con migliaia di addetti e con l'80% dei loro manufatti destinati all'esportazione.

Nel trimestre gennaio marzo 2019 le esportazioni in Toscana sono aumentate

del 16.1% rispetto allo stesso periodo del 2018 contro il trend nazionale di crescita che è pari al 2%. (Fonte Ufficio Regionale di Statistica).

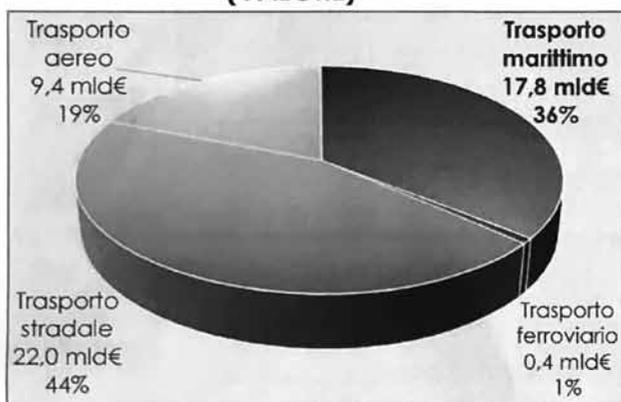
Di conseguenza, anche le aziende del settore trasporti, di logistica e degli addetti ai porti, aeroporti e interporti, sono in tendenziale crescita.

Per non perdere l'allontanamento di questi traffici verso altre Regioni o peggio, spesso verso altre Nazioni Europee, occorre una politica di ammodernamento delle esistenti strutture e l'avvio concreto delle procedure per la realizzazione della Darsena e Piattaforma Europa, il rilancio dell'area di crisi di Piombino, il progetto

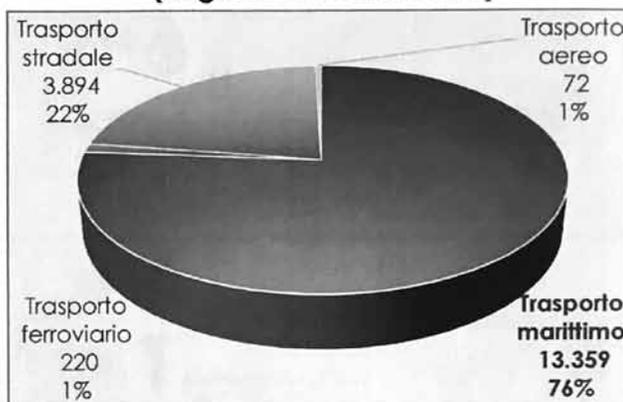
dello scavalco ferroviario di Calambrone, le misure di agevolazione per le imprese logistiche, il rafforzamento (se non riusciamo a far meglio visto le ultime vicissitudini) della Funzione "Cargo" degli aeroporti di Firenze e Pisa e rafforzare la funzione strategica degli interporti e terminal di Prato e Collesalvetti.

Il commercio della Toscana per modalità

Import-Export Toscana
per modalità di trasporto. 2018
(VALORE)

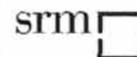


Import-Export Toscana
per modalità di trasporto. 2018
(migliaia di TONNELLATE)



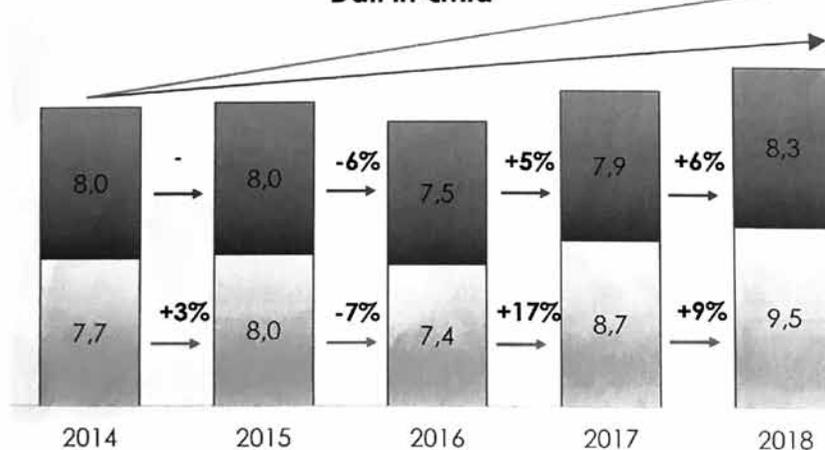
Fonte: SRM su Istat-Coeweb. Dati al 2018

- L'import-export via mare della Toscana è pari a **17,8 mld€**, il **36%** del totale
- In termini di **peso**, la quota è molto più alta, **76%**, pari a **13 mld di tonnellate**



Import-Export marittimo della Toscana. Trend

Trend import-export marittimo della Toscana 2014-2018.
Dati in €mld



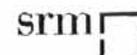
Var. 2018/2014

Import = 22+%

Export = 5+%

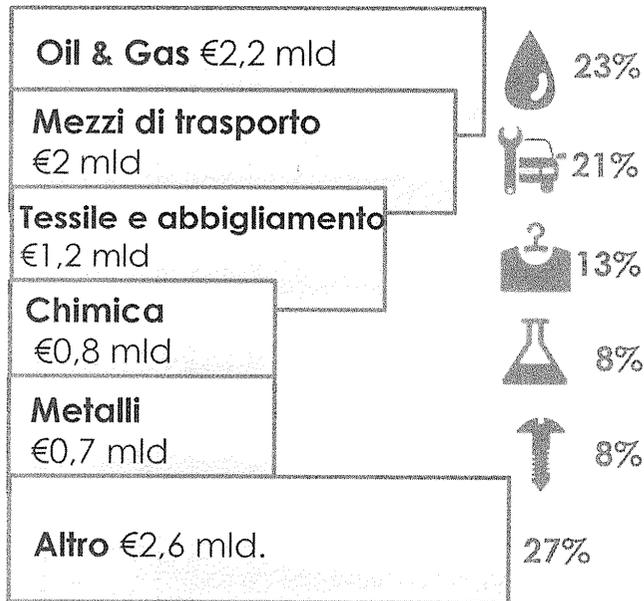
Fonte: SRM su Istat-Coeweb, 2019

□ Import ■ Export

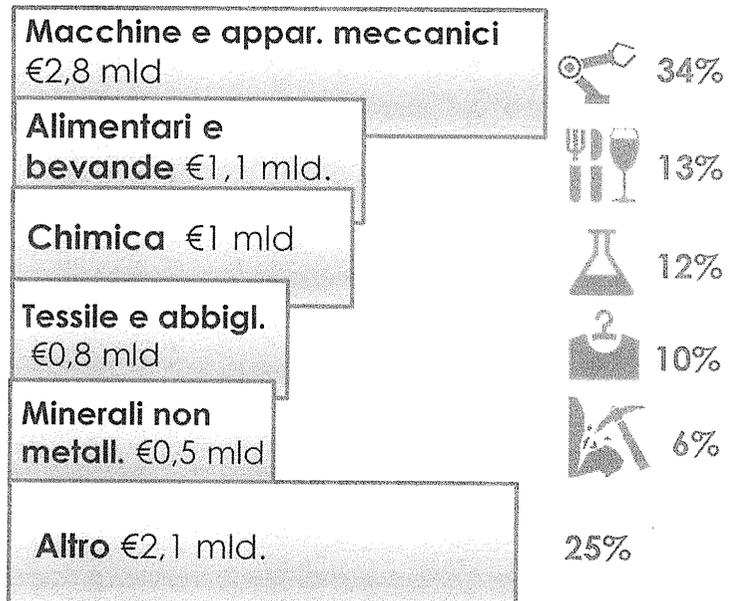


Le merci in import e in export via mare

Le merci scaricate (IMPORT).



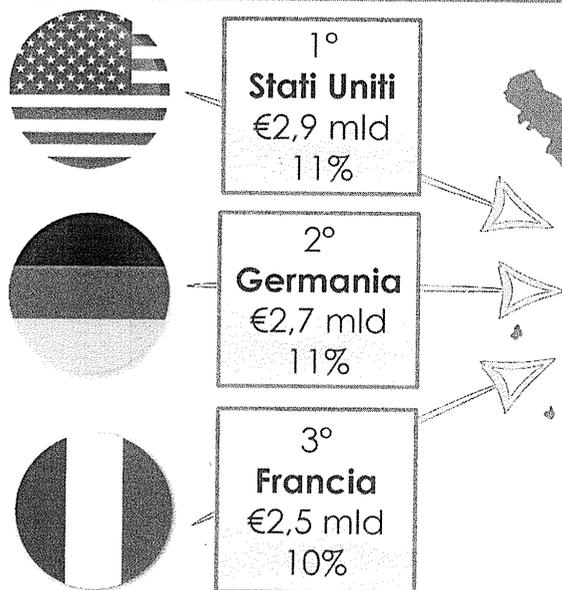
Le merci caricate (EXPORT).



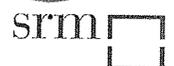
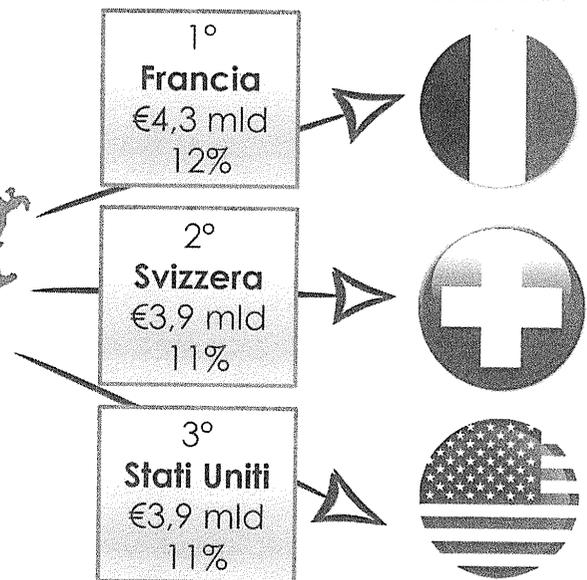
Fonte: SRM su Istat-Coeweb. Dati al 2018

I partner commerciali della Toscana

Paesi di provenienza IMPORT



Paesi di destinazione EXPORT



Fonte: SRM su Istat-Coeweb. Dati al 2018



MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY

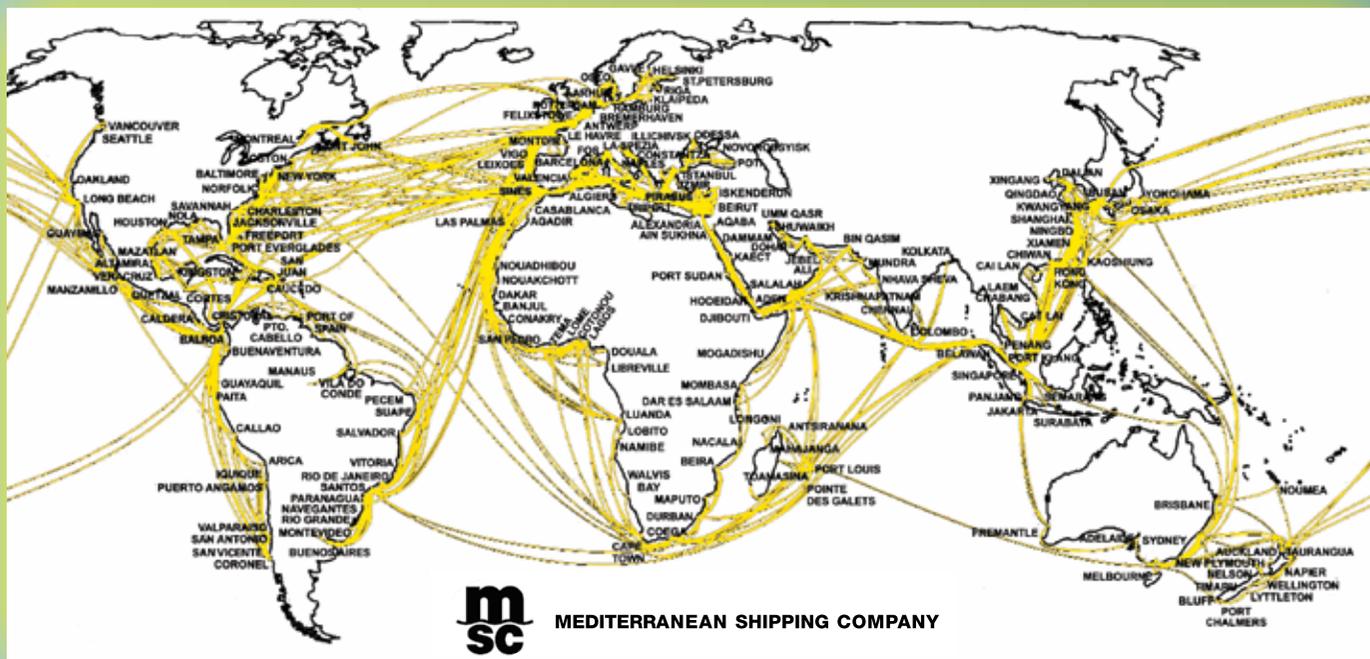
AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI

STEAMSHIP AGENTS & BROKERS



BORGO DEI DOTTI

**DA OLTRE 40 ANNI CON MSC
AL SERVIZIO DELLA CLIENTELA, VERSO
LE PRINCIPALI DESTINAZIONI DEL MONDO**



**LIVORNO Piazza dei Legnami, 21
Phone 0586 248111 (25 linee) Fax 0586 248200 (5 linee)
E-mail: it015-spadonia@mscspadoni.it**

Le motivazioni della ZLS e dove ricade il loro impatto economico

➔ **Aumentare l'appetibilità dei territori in termini di attrazione di investimenti**

 **EXPORT** - Da un'analisi svolta su un panel di free zone risulta un aumento dell'export (quindi del business per le imprese) **fino al 40% in più** rispetto a quello generato sul territorio.

 **INVESTIMENTI** - Le risorse pubbliche hanno un effetto moltiplicativo di 1 a 3: **ogni euro di credito di imposta ne attiva ulteriori 2 privati**

 **TRAFFICO INTERNAZIONALE** - un'analisi su un panel di porti del Mediterraneo ha mostrato aumenti del **traffico dell'8,4% medio annuo** (in Italia tale traffico negli ultimi anni è aumentato in media dell'1,1%).

Il nuovo scenario manifatturiero

Forti cambiamenti dei modelli di business e nell'organizzazione mondiale delle filiere di produzione e di distribuzione delle merci

Globalizzazione del contesto competitivo 



•La rivoluzione nella Logistica

Le distanze non si misurano più in Km ma in ore o giorni



•La rivoluzione dell'E-commerce

La disponibilità dei prodotti è sempre più vasta e la price competition è sempre più accesa con forti effetti deflazionistici

Le imprese logistiche in Toscana *

Il modello produttivo toscano ha generato un'organizzazione della logistica e del trasporto speculare

Le dimensioni di impresa fortemente ridotte, le specializzazioni produttive altamente differenziate ed eterogenee, l'accentuato policentrismo urbano, lo spirito localistico, la struttura orografica del territorio hanno contribuito a creare un sistema logistico parcellizzato, spostato prevalentemente su gomma, costituito prevalentemente da microimprese individuali (5.948 unità con 42.213 addetti ed una dimensione media di ca 7 addetti) **

Nei paesi a cultura logistica avanzata si registrano invece tendenze verso l'accorpamento degli operatori, accompagnate da una marcata esternalizzazione delle funzioni logistiche avanzate da parte delle imprese manifatturiere

* Fonte: Irpet, *Il posizionamento tecnologico delle supply chain toscane sul tema fabbrica 4.0* (2017)

** Fonte: Registro imprese (2016)

Il quadro emergente *

Le imprese manifatturiere toscane tendono a richiedere (e i fornitori di servizi logistici offrono) prevalentemente servizi di base di trasporto e di spedizione

Le imprese sono restie ad affidare al partner logistico funzioni a maggior valore aggiunto e tanto meno attività di quasi-manufacturing

Analogamente gli operatori logistici sono poco propensi ad innovare, anche se si registrano alcune sperimentazioni promosse o da multinazionali localizzate in Regione o dal settore della GDO

* Si cfr. Irpet: *Il posizionamento tecnologico delle supply chain toscane sul tema fabbrica 4.0*, 2017

Global Service srl

**REVAMPING
GRU**



**FULL
RENTAL**



**MANUTENZIONE
BANCHINE**



**PRESSO INTERPORTO TOSCANO AMERIGO VESPUCCI
VIA DELLE COLLINE 100 - 57017 GUASTICCE (LI)**

TEL. 0586 404033 FAX 0586 428881 INFO@GLOBALSERVICE.LIVORNO.IT

**SEDE
OPERATIVA**



**PRONTO INTERVENTO
24 ORE SU 24**



....ma....

- I fattori di interconnessione, la loro gestione, integrazione e coordinamento hanno valenza strategica per i sistemi economici e costituiscono una leva competitiva fondamentale di un territorio
- La Logistica è un servizio chiave di supporto dei sistemi produttivi per raggiungere clienti sempre più parcellizzati, digitalizzati e differenziati a livello geografico

The big challenge

Il sistema logistico è diventato uno dei fattori strategici di competitività di un territorio.

E' uno strumento fondamentale per favorire sia la crescita delle micro imprese toscane orientate all'esportazione che la maggiore presenza di imprese interagenti con il mare (seaside industry) e delle multinazionali integrate nel mercato globale.

In questo scenario lo sviluppo innovativo, il potenziamento e la maggiore integrazione della piattaforma logistica della Costa e della Regione Toscana sono fattori decisivi per aumentare l'attrattività del territorio.

e-Doc No.
Service Mode Company Name
Allow Partial Load Contact Person
Contract Party Telephone
Service Contract Place of Receipt
i-Dispatch e-Doc No. B/L No. Contract Party
Telephone i-B/L Carrier Contact Office Service Type Carrier Contact Office
Cargo Ready Date B/L Issue Place Place of Delivery
Service Type Company Name
Service Mode i-B/L Allow Partial Load Cargo Ready Date e-Doc No. B/L No. Telephone
Carrier Contact Office Telephone B/L Issue Place
Service Type Place of Receipt Cargo Ready Date Service Mode
Place of Receipt i-Dispatch e-Doc No. Telephone Contact Person
Carrier Contact Office B/L Issue Place Company Name i-B/L Service Mode Contract Party i-B/L
Telephone Service Contract B/L Issue Place i-B/L e-Doc No. i-Dispatch
Service Contract Allow Partial Load Telephone i-B/L e-Doc No. i-Dispatch
Contract Party Service Mode Cargo Ready Date
Contact Person
B/L Issue Place Cargo Ready Date Service Contract i-B/L Service Contract
Place of Receipt Company Name i-Dispatch e-Doc No. Contract Party
Place of Delivery i-Dispatch B/L No. Telephone Company Name
e-Doc No. Carrier Contact Office e-Doc No. i-Dispatch e-Doc No. Contract Party
B/L Issue Place Place of Delivery Service Contract i-B/L
i-Dispatch e-Doc No. B/L No. Contract Party Cargo Ready Date Service Type Service Type Cargo Ready Date
Company Name e-Doc No. Telephone Allow Partial Load
Allow Partial Load Telephone Company Name i-B/L i-Dispatch Company Name
B/L Issue Place Carrier Contact Office Cargo Ready Date i-Dispatch B/L No.
Contract Party Service Contract Contact Person B/L No. i-Dispatch

Evergreen i-B/L, i-Dispatch
Ever Innovative, Ever Efficient, Ever Reliable

By introducing the paperless i-B/L and digitalized i-Dispatch document transmission,
Evergreen ShipmentLink portal is now offering
a pioneering functionality to turbocharge your efficiency.



The big challenge





RELAZIONE INTRODUTTIVA



Nereo Marcucci, *Presidente Confetra*



Alberto Bartolozzi, *Presidente Confetra Toscana*

INQUADRAMENTO GENERALE



Riccardo Lanzara, *Docente Ordinario Facoltà di Economia e Management*



Alessandro Panaro, *Responsabile SRM Dipartimento Economia Marittima*

MODERA

Mauro Zucchelli, *Giornalista de "Il Tirreno"*

CONCLUSIONI

Vincenzo Ceccarelli, *Assessore Infrastrutture per la mobilità, logistica, viabilità e trasporti Regione Toscana*

Seguirà cocktail

TAVOLA ROTONDA

Riccardo Breda, *Presidente della Camera di Commercio della Maremma e del Tirreno*

Marco Toccafondi, *Direzione Commerciale Centro-Nord RFI*

Daniele Ciulli, *Direttore Generale Interporto Toscana Centrale*

Roberto Chiara, *Direttore Interregionale Dogane per la Toscana*

Bino Fulceri, *Amministratore Delegato Interporto Toscana S.p.A.*

Gina Giani, *Amministratore Delegato Toscana Aeroporti S.p.A.*

Silvia Moretto, *Presidente Fedespedit*

Pietro Verna, *Commissario Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale*



La rivolta perenne contro il “sopruso” di ART

È una lunga battaglia, iniziata poco dopo l'avvio delle richieste-imposizioni da parte dell'agenzia ART di un contributo importante al mondo della logistica. Con tante vittorie anche nelle superiori sedi della magistratura, ma orecchi da mercante della stessa ART. Così Confetra non ha partecipato, con una clamorosa forma di protesta - alla presentazione al governo del bilancio dell'ART. Ecco la nota con cui il presidente Nereo Marcucci ha anticipato il “niet” all'incontro.

“Il nostro stile istituzionale è noto a tutti i decisori pubblici e mai avremmo pensato di giungere a questo punto, ma la situazione non è davvero più sostenibile” dichiara il Presidente di Confetra, Nereo Marcucci.

Con queste parole Marcucci annuncia che Confetra non parteciperà domani (martedì 25 giugno, Sala della Regina a Montecitorio) alla presentazione della relazione annuale dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART).

“Non parteciperemo a questo rito che giunge a valle di un anno davvero negativo nelle relazioni tra l'Autorità e il sistema delle imprese che noi rappresentiamo. Sono anni che ART tenta, invano, di estendere i propri poteri regolatori su settori e categorie del tutto esclusi dalle



funzioni a essa affidate dalla sua stessa Legge istitutiva. Abbiamo vinto ricorsi in tutte le sedi amministrative, addirittura fino a un pronunciamento della Corte Costituzionale a noi favorevole.

ART nasce per regolare l'utilizzo delle infrastrutture rese in concessione dallo Stato in regime di monopolio naturale. Tra queste, certo, non possono rientrare porti o interporti, meno che mai terminalisti portuali o imprese ferroviarie private.

Come se non bastasse, a seguito del DL Emergenza Genova, ART ora si pone l'obiettivo di assoggettare a regolazione anche imprese logistiche che con le infrastrutture non hanno proprio niente a che fare, e addirittura gli autotrasportatori solo perché caricano o scaricano merci in porto.

Abbiamo decine di lettere inviate dall'Autorità ad imprese di spedizioni internazionali e addirittura ad agenzie marittime e raccomandatarie. Ora basta. Va sciolto l'equivoco di fondo: ART non può svolgere la sua funzione a carico di una tassa aggiuntiva che le stes-

se imprese regolate devono pagare - lo 0,6 per mille del fatturato - al regolatore. È un abominio che non ha simili in Europa e che, a nostro avviso, spinge l'Autorità ad improprie invasioni di campo business oriented in settori che nulla hanno a che fare con la gestione di un'infrastruttura

in regime di monopolio naturale.

Le poche (forse) utili funzioni che ART dovrebbe svolgere, le svolga a carico della fiscalità generale come ogni Istituzione pubblica che si rispetti. È anche un tema di trasparenza e di terzietà del Regolatore pubblico.

Ci appelliamo al Presidente del Consiglio Conte, al nostro Ministro di riferimento Danilo Toninelli, al Ministro Luigi Di Maio, al Parlamento tutto, affinché attuino quanto richiesto con numerosi o.d.g. parlamentari che li vincolavano a verificare il modo di operare di ART.

Se ART pensa di poter assoggettare a gabella ogni “beneficiario anche indiretto” della sua già discutibile regolazione infrastrutturale, parliamo di ulteriori 20 milioni di euro tolti alle imprese e ai lavoratori e trasferiti ad un'Autorità che ha ormai quasi assunto le dimensioni di un secondo Ministero dei Trasporti. Nell'ultimo biennio, il solo personale in organico, è passato da 85 a 91, e oggi 180, unità” ha concluso Nereo Marcucci.



GRIMALDI GROUP

servizio diretto Nord America-Messico-Mediterraneo



**SERVIZIO REGOLARE SETTIMANALE PER CARICO ROTABILE,
PROJECT CARGO, SPECIAL CARGO**

Contatti Agenzie:

SAVONA:

MARITTIMA SPEDIZIONI SRL
+39 019 821375
opssv@marittimaspedizioni.it

CIVITAVECCHIA:

ATLANTICA CIVITAVECCHIA SRL
+39 0766 21621
civufficio@grimaldi.napoli.it

LIVORNO

L.V. GHIANDA
+39 0586 82681
lvghianda@lvghianda.it

ITINERARI ED INFO :

www.grimaldi.napoli.it
euromedquotations@grimaldi.napoli.it

Il nostro network, il vostro successo.



Efficienza, flessibilità e velocità.

Con un proprio network di porti e centri intermodali, T.O. Delta è in grado di coprire tutte le fasi della catena logistica: trasporto, stoccaggio e distribuzione delle merci ovunque nel mondo.

I sistemi innovativi dedicati alle specificità di ciascun cliente, fanno di T.O. Delta il partner logistico ideale per l'operatore che desidera migliorare i propri risultati.



T.O. Delta spa Terminal Operator

Piazza Casali 1, 34134 Trieste, Italy
tel. / fax +39 040 6702 200 / 222
info@todelta.it – www.todelta.it