

The logo for ANSA, consisting of the word "ANSA" in white, bold, uppercase letters on a green rectangular background.

Ansa - Trasporti: Confetra, rafforzare ruolo pianificazione Ministero ZCZC5279/SXA
XEF67314_SXA_QBXR ECO S0A QBXB Trasporti: Confetra, rafforzare ruolo pianificazione
Ministero

(ANSA) - ROMA, 11 MAG - L'istituzione di un ministero del mare non e' la risposta adeguata alle esigenze dei porti e del sistema logistico nazionale. Sarebbe meglio piuttosto "rafforzare il ruolo di pianificazione nazionale del ministero dei Trasporti". Lo ha detto il presidente di Confetra, Nereo Marcucci all'assemblea di Federagenti.

"Oggi ai grandi investitori internazionali - dice Marcucci - interessa parlare di porti solo se insieme si discute di ferrovia in banchina, di collegamenti di ultimo miglio su ferro e gomma tra infrastrutture di nodo e corridoi TEN-T, di connessioni con retroporti ed interporti quali buffer zone per organizzare la vezione delle merci caricate e scaricate in porto o con funzione di magazzinaggio e semi lavorazione delle stesse.

Ma anche se si discute di tempi dei controlli doganali o di possibili attivazioni di ZES e punti franchi. In questo senso - conclude - a noi appare viceversa auspicabile un rafforzamento dello stesso Ministero nella capacita' di predisporre una programmazione coerente ed integrata di azioni ed interventi che guardino all'intera filiera logistica del trasporto merci".

(ANSA).

TL-COM

11-MAG-18 15:08 NNNN

11-05-18 1508

Radiocor - (ECO) Porti: Marcucci, Ministero del Mare non e' la risposta a esigenze sistema9010E1314

(ECO) Porti: Marcucci, Ministero del Mare non e' la risposta a esigenze sistema "Meglio rafforzare ruolo pianificazione trasversale del Mit"

(Il Sole 24 Ore Radiocor Plus) - Roma, 11 mag - L'istituzione di un Ministero del Mare 'non mi pare la risposta adeguata' alle esigenze dei porti e del sistema logistico nazionale. Lo ha detto il presidente di Confetra, Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica, Nereo Marcucci, a margine dell'Assemblea annuale della Federazione Nazionale Agenti e Raccomandatori Marittimi (Federagenti), incentrata sulla nuova attrattivita' delle aziende italiane di shipping e logistica per gli investitori internazionali. Piuttosto, secondo Marcucci, sarebbe auspicabile "un rafforzamento dello stesso MIT nella capacita' di predisporre una programmazione coerente ed integrata di azioni ed interventi che guardino all'intera filiera logistica del trasporto merci".

com-amm

(RADIOCOR) 11-05-18 15:26:37 (0417)INF 5 NNNN

11-05-18 1527

Radiocor - (ECO) Porti: Marcucci, Ministero del Mare non e' la risposta a esigenze sistema -2-9010E1314

(ECO) Porti: Marcucci, Ministero del Mare non e' la risposta a esigenze sistema -2-

(Il Sole 24 Ore Radiocor Plus) - Roma, 11 mag - "Oggi - ha aggiunto Marcucci - ai grandi investitori internazionali - siano essi Shipping Lines, Terminalisti o Fondi di investimento che operano nel settore infrastrutture - interessa parlare di porti solo se insieme si discute di ferrovia in banchina, di collegamenti di ultimo miglio su ferro e gomma tra infrastrutture di nodo e corridoi TEN-T, di connessioni con retroporti ed interporti quali buffer zone per organizzare la vezione delle merci caricate e scaricate in porto o con funzione di magazzino e semi lavorazione delle stesse. Ma anche se si discute di tempi dei controlli doganali o di possibili attivazioni di ZES e punti franchi".

Per Marcucci comunque serve un miglior coordinamento di alcune funzioni specifiche che riguardano la risorsa mare, e che oggi sono gia' purtroppo frammentate in capo a diverse amministrazioni. Su questo aspetto le proposte di Pettorino e Solinas meritano grande attenzione. Inoltre - continua Marcucci - il nuovo Governo dovra' approvare quanto prima il Documento Pluriennale di Pianificazione (DPP) al fine di dare al sistema delle imprese logistiche ed agli investitori internazionali un quadro certo circa le priorita' infrastrutturali del Paese ed i relativi tempi di realizzazione'.

Nell'occasione Marcucci ha anche sottolineato i recenti sforzi compiuti dall'Agenzia delle Dogane - attraverso Fast Corridor, preclearing, fascicolo elettronico - per semplificare, digitalizzare e velocizzare i controlli ed il transito della merce. Una nota dolente in tema di controlli riguarda i ritardi nel rilascio dei Nulla Osta Sanitari all'importazione da parte degli Uffici di Sanita' Marittima e di Frontiera.

com-amm

(RADIOCOR) 11-05-18 15:29:51 (0419)INF 5 NNNN

11-05-18 1530

Investimenti esteri per 3,5 miliardi in aziende dello shipping e porti italiani



Negli ultimi dieci anni gli investimenti esteri sul mondo dello shipping italiano, tra acquisizioni, fusioni e accordi di partnership, sono arrivati complessivamente a sfiorare i 3,5 miliardi e hanno interessato 59 aziende italiane del settore portuale, marittimo e logistico. E il trend sembra proseguire, perché i rumors

di mercato suggeriscono che ci sono fondi e operatori internazionali del settore interessati ad altre operazioni in Italia. Mentre si manifesta un crescente disimpegno delle banche dal comparto. È quanto emerso nel corso dell'assemblea di Federagenti (l'associazione che raggruppa gli agenti marittimi italiani), tenutasi a Porto Cervo. Il dato sugli investimenti scaturisce da un'analisi del presidente della federazione, Gian Enzo Duci, il quale ha sottolineato come nell'ultimo decennio, alcuni fra i maggiori brand dello shipping, della portualità, delle attività spedizionieristiche e della logistica italiana, siano riusciti ad attrarre investitori internazionali che hanno radicato in Italia le loro attività producendo valore aggiunto nel Paese. «È il risultato stesso di questi interventi – ha sottolineato Duci - a dissipare il sospetto che si tratti solo di una massiccia operazione di colonizzazione: nei tre anni successivi all'intervento di investitori esteri, l'Ebitda dei gruppi oggetto di queste operazioni, e di cui si sono potuti reperire i dati, ha registrato un incremento medio del 70% nei primi tre anni, per poi attestarsi, negli anni a seguire, su tassi di crescita annui del 5%». Inoltre, è stato evidenziato, il Roi (*return on investment*) delle compagnie beneficiarie degli investimenti è aumentato in media del 15,99% nell'arco di tre anni dalla transazione.

[Piano da un miliardo per collegare i porti alla rete ferroviaria](#)

Per il futuro, come si è accennato, la tendenza all'investimento in Italia nello shipping, da parte di realtà estere, sembra destinato a continuare. Ad esempio il fondo Pillarstone, che ha già investito su Premuda, risanandola, e su Rdb Armatori (quest'ultima invece è arrivata comunque al fallimento), secondo indiscrezioni di

mercato potrebbe valutare altri interventi in Italia. Vi sono poi interessi della Global ports holdings di Istanbul per il progetto di sviluppo dei terminal crociere e ro-ro a Palermo e l'attenzione della Cina per i porti liguri di Savona e Genova, nel Tirreno, e per Trieste, in Adriatico.

D'altro canto, l'analisi presentata da Duci ha anche evidenziato come, in particolare nelle attività armatoriali, la crisi si sia fatta sentire con forza, rendendo indispensabile, per più di 30 gruppi, il ricorso a misure straordinarie di rinegoziazione del debito. In taluni casi, peraltro, il tracollo finanziario è sfociato nel fallimento.

Anche nel mondo delle agenzie marittime, ha ricordato Duci, l'effetto concentrazione a livello mondiale delle compagnie del settore container (dove nove shipping company, raggruppate in tre alleanze, si spartiscono più dell'80% del mercato), ha causato un cambio d'identità delle aziende, che sono diventate o di proprietà diretta delle compagnie o joint venture fra i gruppi armatoriali e agenti marittimi italiani, in precedenza autonomi.

Nel corso dell'assemblea si è parlato anche della possibilità di creare un ministero del Mare, come suggerito, nelle scorse settimane, dal leader di Confindustria, Vincenzo Boccia. Una posizione sposata anche dal presidente dell'Autorità di sistema portuale della Sicilia occidentale, Pasqualino Monti. Su una linea analoga si pone anche Duci, il quale auspica, che il nuovo Governo, una volta formato, favorisca «l'istituzione, presso la presidenza del Consiglio, di un sottosegretariato che progressivamente riaccorpi tutte le competenze relative al settore marittimo oggi disperse in almeno sette ministeri». Diversa l'opinione del presidente di Confetra, Nereo Marcucci, secondo il quale «il ministero del Mare non è la risposta alle esigenze dei porti e del sistema logistico nazionale, meglio rafforzare il ruolo di pianificazione trasversale del Mit».

Ministero del mare, Marcucci: «Non è la risposta giusta»

Genova - Il presidente di Confetra: «Non serve ad attrarre investitori internazionali: meglio un rafforzamento del ministero dei Trasporti»

11 maggio 2018



Genova - A margine dell'Assemblea di Federagenti, incentrata sulla nuova attrattività delle aziende italiane di shipping e logistica per gli investitori internazionali, il presidente di Confetra, Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica, Nereo Marcucci è tornato sul tema del recente dibattito apertosi sulla possibile istituzione di un Ministero del Mare sottolineando che **«non mi pare la risposta adeguata: oggi ai grandi investitori internazionali – siano essi Shipping Lines,**

Terminalisti o Fondi di investimento che operano nel settore infrastrutture - interessa parlare di porti solo se insieme si discute di ferrovia in banchina, di collegamenti di ultimo miglio su ferro e gomma tra infrastrutture di nodo e corridoi TEN-T, di connessioni con retroporti ed interporti quali buffer zone per organizzare la vezione delle merci caricate e scaricate in porto o con funzione di magazzinaggio e semi lavorazione delle stesse. Ma anche se si discute di tempi dei controlli doganali o di possibili attivazioni di ZES e punti franchi. In questo senso, a noi appare viceversa auspicabile un rafforzamento dello stesso MIT nella capacità di predisporre una programmazione coerente ed integrata di azioni ed interventi che guardino all'intera filiera logistica del trasporto merci. Altra cosa è la proposta di un miglior coordinamento di alcune funzioni specifiche che riguardano la risorsa mare, e che oggi sono già purtroppo frammentate in capo a diverse amministrazioni».

11/05/2018

Il ministero del Mare non è la risposta alle esigenze dei porti

A margine dell'Assemblea annuale della Federazione Nazionale Agenti e Raccomandatori Marittimi (FEDERAGENTI), incentrata sulla nuova attrattività delle aziende italiane di shipping e logistica per gli investitori internazionali, il presidente di Confetra, Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica, Nereo Marcucci è tornato sul tema del recente dibattito apertosi sulla possibile istituzione di un ministero del Mare sottolineando che "non mi pare la risposta adeguata: oggi ai grandi investitori internazionali – siano essi shipping lines, terminalisti o fondi di investimento che operano nel settore infrastrutture - interessa parlare di porti solo se insieme si discute di ferrovia in banchina, di collegamenti di ultimo miglio su ferro e gomma tra infrastrutture di nodo e corridoi TEN-T, di connessioni con retroporti e interporti quali buffer zone per organizzare la vezione delle merci caricate e scaricate in porto o con funzione di magazzino e semi lavorazione delle stesse. Ma anche se si discute di tempi dei controlli doganali o di possibili attivazioni di ZES e punti franchi. In questo senso, a noi appare viceversa auspicabile un rafforzamento dello stesso MIT nella capacità di predisporre una programmazione coerente ed integrata di azioni ed interventi che guardino all'intera filiera logistica del trasporto merci. Altra cosa è la proposta di un miglior coordinamento di alcune funzioni specifiche che riguardano la risorsa mare, e che oggi sono già purtroppo frammentate in capo a diverse amministrazioni. Su questo aspetto le proposte di Pettorino e Solinas meritano grande attenzione".

Aspettando il Documento Pluriennale di Pianificazione (DPP)

Inoltre – sempre secondo Marcucci – **il nuovo Governo dovrà approvare quanto prima il Documento Pluriennale di Pianificazione (DPP) al fine di dare al sistema delle imprese logistiche ed agli investitori internazionali un quadro certo circa le priorità infrastrutturali del Paese ed i relativi tempi di realizzazione.** Nell'occasione Marcucci ha anche sottolineato i recenti sforzi compiuti dall'Agenzia delle Dogane – attraverso Fast Corridor, pre-clearing, fascicolo elettronico – per semplificare, digitalizzare e velocizzare i controlli e il transito della merce. Una nota dolente in tema di controlli riguarda i ritardi nel rilascio dei nulla osta sanitari all'importazione da parte degli Uffici di Sanità Marittima e di Frontiera. Marcucci ha sottolineato come "questi rallentamenti stanno creando un problema serio, che toglie competitività al Sistema Paese. La Confetra è disponibile a partecipare con le istituzioni a un tavolo di lavoro per valutare ogni possibile azione volta a mantenere la qualità dei controlli e, allo stesso tempo, velocizzarli".



Marcucci (Confetra): no ad un Ministero del Mare, meglio rafforzare il ruolo di pianificazione trasversale del MIT

Ai grandi investitori internazionali - ha rilevato - interessa parlare di porti solo se insieme si discute di ferrovia in banchina, di ultimo miglio, di connessioni con retroporti ed interporti

inforMARE - Istituire un Ministero del Mare non è la risposta adeguata alle esigenze dei porti e del sistema logistico italiano. Lo ha detto oggi il presidente di Confetra, Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica, Nereo Marcucci, a margine dell'assemblea annuale della Federazione Nazionale Agenti e Raccomandatari Marittimi (Federagenti), incentrata sulla nuova attrattività delle aziende italiane di shipping e logistica per gli investitori internazionali, che si è svolta a Porto Cervo.

Tornando sul tema del recente dibattito apertosi sulla possibile istituzione di un Ministero del Mare, Marcucci ha spiegato che « non mi pare la risposta adeguata: oggi - ha precisato - ai grandi investitori internazionali, siano essi shipping lines, terminalisti o fondi di investimento che operano nel settore infrastrutture, interessa parlare di porti solo se insieme si discute di ferrovia in banchina, di collegamenti di ultimo miglio su ferro e gomma tra infrastrutture di nodo e corridoi TEN-T, di connessioni con retroporti ed interporti quali buffer zone per organizzare la vezione delle merci caricate e scaricate in porto o con funzione di magazzino e semi lavorazione delle stesse. Ma anche se si discute di tempi dei controlli doganali o di possibili attivazioni di ZES e punti franchi».

«In questo senso - ha aggiunto il presidente di Confetra - a noi appare viceversa auspicabile un rafforzamento dello stesso Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nella capacità di predisporre una programmazione coerente ed integrata di azioni ed interventi che guardino all'intera filiera logistica del trasporto merci. Altra cosa - ha specificato Marcucci - è la proposta di un miglior coordinamento di alcune funzioni specifiche che riguardano la risorsa mare, e che oggi sono già purtroppo frammentate in capo a diverse amministrazioni. Su questo aspetto le proposte di Pettorino e Solinas (rispettivamente comandante generale del Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera e senatore della Lega, ndr) meritano grande attenzione. Inoltre il nuovo governo dovrà approvare quanto prima il Documento Pluriennale di Pianificazione (DPP) al fine di dare al sistema delle imprese logistiche ed agli investitori internazionali un quadro certo circa le priorità infrastrutturali del Paese ed i relativi tempi di realizzazione».

Nell'occasione Marcucci ha anche sottolineato i recenti sforzi compiuti dall'Agenzia delle Dogane - attraverso Fast Corridor, preclearing, fascicolo elettronico - per semplificare, digitalizzare e velocizzare i controlli ed il transito della merce. Una nota dolente in tema di controlli - ha precisato - riguarda i ritardi nel rilascio dei Nulla Osta Sanitari all'importazione da parte degli Uffici di Sanità Marittima e di Frontiera. Marcucci ha sottolineato che «questi rallentamenti stanno creando un problema serio, che toglie competitività al Sistema Paese. La Confetra - ha concluso - è disponibile a partecipare con le istituzioni ad un tavolo di lavoro per valutare ogni possibile azione volta a mantenere la qualità dei controlli e, allo stesso tempo, velocizzarli». (2/1)

Ministero del Mare non risponde alle esigenze dei porti

L'intervento di Marcucci all'assemblea di Federagenti

PORTO CERVO – A margine dell'Assemblea annuale della Federazione Nazionale Agenti e Raccomandatori Marittimi, incentrata sulla nuova attrattività delle aziende italiane di shipping e logistica per gli investitori internazionali, il Presidente di Confetra, Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica, Nereo Marcucci è tornato sul tema del recente dibattito apertosi sulla possibile istituzione di un Ministero del Mare sottolineando che “ non mi pare la risposta adeguata: oggi ai grandi



investitori internazionali – siano essi Shipping Lines, Terminalisti o Fondi di investimento che operano nel settore infrastrutture – interessa parlare di porti solo se in-sieme si discute di ferrovia in banchina, di collegamenti di ultimo miglio su ferro e gomma tra infrastrutture di nodo e corridoi Ten-T, di connessioni con retroporti ed in-terporti quali buffer zone per organizzare la vezione delle merci caricate e scaricate in porto o con funzione di magazzino e semi lavorazione delle stesse. Ma anche se si discute di tempi dei controlli doganali o di possibili attivazioni di Zes e punti franchi. In questo senso, a noi appare viceversa auspicabile un rafforzamento dello stesso Mit nella capacità di predisporre una programmazione coerente ed integrata di azioni ed interventi che guardino all'intera filiera logistica del trasporto merci. Altra cosa è la proposta di un miglior coordinamento di alcune funzioni specifiche che riguardano la risorsa mare, e che oggi sono già purtroppo frammentate in capo a diverse ammini-strazioni. Su questo aspetto le proposte di Pettorino e Solinas meritano grande atten-zione. Inoltre – continua Marcucci – il nuovo Governo dovrà approvare quanto prima il Documento Pluriennale di Pianificazione (Dpp) al fine di dare al sistema delle impre-se logistiche ed agli investitori internazionali un quadro certo circa le priorità infra-strutturali del Paese ed i relativi tempi di realizzazione”.

Nell'occasione Marcucci ha anche sottolineato i recenti sforzi compiuti dall'Agenzia delle Dogane – attraverso Fast Corridor, preclearing, fascicolo elettronico – per semplificare, digitalizzare e velocizzare i controlli ed il transito della merce.

Una nota dolente in tema di controlli riguarda i ritardi nel rilascio dei Nulla Osta Sani-tari all'importazione da parte degli Uffici di Sanità Marittima e di Frontiera. Marcucci ha sottolineato come “questi rallentamenti stanno creando un problema serio, che toglie competitività al Sistema Paese. La Confetra è disponibile a partecipare con le isti-tuzioni ad un tavolo di lavoro per valutare ogni possibile azione volta a mantenere la qualità dei controlli e, allo stesso tempo, velocizzarli”.

Assemblea Federagenti: Marcucci (Confetra), ministero del mare non è risposta a esigenze porti

Porto Cervo, 11 MAG – A margine dell’Assemblea annuale della Federazione Nazionale Agenti e Raccomandatori Marittimi (FEDERAGENTI), incentrata sulla nuova attrattività delle aziende italiane di shipping e logistica per gli investitori internazionali, il Presidente di Confetra, Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica, Nereo Marcucci è tornato sul tema del recente dibattito apertosi sulla possibile istituzione di un Ministero del Mare sottolineando che “ non mi pare la risposta adeguata: oggi ai grandi investitori internazionali – siano essi Shipping Lines, Terminalisti o Fondi di investimento che operano nel settore infrastrutture – interessa parlare di porti solo se insieme si discute di ferrovia in banchina, di collegamenti di ultimo miglio su ferro e gomma tra infrastrutture di nodo e corridoi TEN-T, di connessioni con retroporti ed interporti quali buffer zone per organizzare la vezione delle merci caricate e scaricate in porto o con funzione di magazzinaggio e semi lavorazione delle stesse.

Ma anche se si discute di tempi dei controlli doganali o di possibili attivazioni di ZES e punti fran-chi. In questo senso, a noi appare viceversa auspicabile un rafforzamento dello stesso MIT nella capacità di predisporre una programmazione coerente ed integrata di azioni ed interventi che guardino all’intera filiera logistica del trasporto merci. Altra cosa è la proposta di un miglior coordinamento di alcune funzioni specifiche che riguardano la risorsa mare, e che oggi sono già purtroppo frammentate in capo a diverse ammini-strazioni. Su questo aspetto le proposte di Pettorino e Solinas meritano grande atten-zione.

Inoltre – continua Marcucci – il nuovo Governo dovrà approvare quanto prima il Documento Pluriennale di Pianificazione (DPP) al fine di dare al sistema delle impre-se logistiche ed agli investitori internazionali un quadro certo circa le priorità infra-strutturali del Paese ed i relativi tempi di realizzazione”.

Nell’occasione Marcucci ha anche sottolineato i recenti sforzi compiuti dall’Agenzia delle Dogane – attraverso Fast Corridor, preclearing, fascicolo elettronico – per sem-plificare, digitalizzare e velocizzare i controlli ed il transito della merce.

Una nota dolente in tema di controlli riguarda i ritardi nel rilascio dei Nulla Osta Sani-tari all’importazione da parte degli Uffici di Sanità Marittima e di Frontiera. Marcucci ha sottolineato come “questi rallentamenti stanno creando un problema serio, che to-glie competitività al Sistema Paese. La Confetra è disponibile a partecipare con le isti-tuzioni ad un tavolo di lavoro per valutare ogni possibile azione volta a mantenere la qualità dei controlli e, allo stesso tempo, velocizzarli”

Federagenti: lo shipping italiano attira 3,5mld di investimenti dall'estero

venerdì 11 maggio 2018 20:44:59



Fra acquisizioni, fusioni, partnership lo **shipping** è il settore che attrae più investimenti esteri in Italia. Negli ultimi dieci anni sono quasi sessanta le aziende totalmente o parzialmente acquisite oppure partecipate nel **settore portuale, logistico e marittimo** italiano da gruppi internazionali sia del settore finanziario che marittimo con un investimento stimato di oltre 3,5 miliardi di euro. E' la mappa della presenza internazionale dalle agenzie alle case di spedizione, dai terminal alle aziende di logistica, un fenomeno in forte crescita, presentata a Porto Cervo, all'assemblea di **Federagenti**, la federazione nazionale degli agenti e dei broker marittimi dal presidente Gian Enzo Duci che ha

svolto l'analisi nell'ambito dei suoi incarichi presso l'Università di Genova.

"Il risultato di questi interventi dissipa il sospetto che si tratti solo di una massiccia operazione di colonizzazione - ha spiegato Duci -: nei tre anni successivi all'intervento di investitori esteri, l'Ebitda dei gruppi oggetto dell'intervento, e di cui si sono potuti reperire i dati, ha registrato un incremento medio del 70%, per poi attestarsi negli anni a seguire su tassi di crescita annui del 5%". Secondo lo studio nella maggior parte dei casi gli investitori internazionali hanno radicato in Italia le proprie attività e hanno creato valore aggiunto nel nostro Paese, anche se il processo di globalizzazione non è stato e non è indolore.

"L'istituzione di un ministero del mare non è la risposta adeguata alle esigenze dei porti e del sistema logistico nazionale. Sarebbe meglio piuttosto rafforzare il ruolo di pianificazione nazionale del ministero dei Trasporti", ha detto il presidente di **Confetra, Nereo Marcucci** all'assemblea di Federagenti. "Oggi ai grandi investitori internazionali - dice Marcucci - interessa parlare di porti solo se insieme si discute di ferrovia in banchina, di collegamenti di ultimo miglio su ferro e gomma tra infrastrutture di nodo e corridoi TEN-T, di connessioni con retroporti ed interporti quali buffer zone per organizzare la vezione delle merci caricate e scaricate in porto o con funzione di magazzinaggio e semi lavorazione delle stesse. Ma anche se si discute di tempi dei controlli doganali o di possibili attivazioni di ZES e punti franchi. In questo senso - conclude - a noi appare viceversa auspicabile un rafforzamento dello stesso Ministero nella capacità di predisporre una programmazione coerente ed integrata di azioni ed interventi che guardino all'intera **filiere logistica del trasporto merci**".