

RASSEGNA STAMPA 12 SETTEMBRE 2011

Fonte:

A luglio cresce il porto di savona

Savona - Significativi segnali di ripresa nel mese di luglio per i traffici del porto di **Savona**, dove resta comunque non del tutto positivo il bilancio della prima parte del 2011, condizionata dai minori arrivi di rinfuse minerali solide, greggio e da una flessione nel traffico contenitori.

Il movimento complessivo mensile ha raggiunto quota **1,3 milioni** di tonnellate, con un incremento di 167 mila tonnellate, pari al 14,2%. Hanno continuato a mettersi in luce i traffici a banchina nel bacino di **Savona** (+17,6%), mentre un'inversione di tendenza ha interessato gli arrivi di carbone e di petrolio greggio (+18,7).

Anche l'attività del **Reefer Terminal** (frutta) si è riportata su livelli non molto lontani da quelli registrati nello stesso periodo dello scorso anno: 211 mila tonnellate a fronte delle 238 mila del 2010 (-10%). Nel settore passeggeri è stata superata quota **156 mila**, quasi equamente suddivisi tra crociere (55 mila) e traghetti (100 mila) con un incremento che per le crociere è pari al 13%.

Il totale dei passeggeri considerando i primi sette mesi dell'anno, ha toccato quota **644 mila** pari ad un incremento del 18,1. L'attività del terminal traghetti (+20% rispetto al luglio 2010) è stata positivamente influenzata, a partire dal 24 giugno, dall'avvio della linea Vado-Porto Torres gestita dalla compagnia regionale sarda Saremar.

Per quanto riguarda il bilancio dei primi sette mesi dell'anno, i traffici hanno registrato una diminuzione dell'arretramento rispetto ai mesi precedenti assestandosi a luglio al **2,9%** con 8,4 milioni di tonnellate, scontando i minori arrivi di carbone (-250 mila tonnellate) e di greggio (-197 mila tonnellate).

Su entrambe le tipologie di rinfuse hanno pesato eventi esterni (le turbolenze nei **Paesi** nordafricani per il petrolio) e congiunturali (la prolungata depressione dell'attività produttiva che ha ridotto la richiesta di energia termoelettrica limitando la richiesta di carbone per la centrale Tirreno Power).

Il **Reefer Terminal** di Vado ha movimentato nei primi sette mesi dell'anno 405 mila tonnellate di frutta a fronte delle 447 mila tonnellate del gennaio-luglio 2010 (-9,5%). Buone le performance fatte registrare dagli acciai (+25%), dai prodotti forestali (+24%), dai cereali (+23%) e in continua crescita i traffici di olii di palma al terminal della Depositi Costieri (+130%), dove sono operativi due nuovi grandi silos.

I contenitori hanno contenuto la diminuzione dei traffici registrata il mese scorso guadagnando un **3%** (-27%). Piccoli ma importanti segnali di ripresa nelle attività industriali si intravedono dall'aumento dell'approvvigionamento delle materie prime, passate nei primi sette mesi del **2011** a 58 mila tonnellate a fronte delle 12 mila dello scorso anno.

Le manovre di cosco per abbassare i noli

Pechino - Il gruppo **Cosco**, conglomerato industriale controllato dallo Stato cinese, ha chiesto agli operatori minori operativi nel trasporto delle rinfuse secche di ridurre il livello dei loro noli. Nel **2008**, prima della crisi economica, gli armatori che noleggiavano navi alla Cosco ricevevano 100 mila dollari al giorno di nolo.

Oggi, il nolo medio è intorno ai **25 mila dollari**, a causa della perdurante situazione di stallo economico a livello globale, che ha prodotto un forte fenomeno di sovracapacità di flotta. Un fenomeno sofferto in maniera evidente da **Cosco**: è noto che la principale società del gruppo operativa nel ramo delle rinfuse secche, ha ritardato i pagamenti dei noli a diversi operatori minori, tanto da far scattare in più casi il sequestro giudiziario della nave.

Secondo **Arthur Browing**, segretario generale dell'associazione degli armatori di Hong Kong, Cosco avrebbe sospeso i pagamenti per forzare gli armatori ad accettare noli più bassi. Inoltre, **Anders Karlsen**, analista presso Nordea Markets, Cosco avrebbe fatto pressione sulle autorità cinesi per rendere più difficile l'accesso nei porti del Paese alle navi operate da compagnie straniere.

Maxi-commessa canada il verdetto tra due mesi

Quebec City - La decisione sul maxi-appalto da **35 miliardi** di dollari nell'ambito della National Shipbuilding Procurement Strategy - inclusa la scelta dei cantieri che dovranno costruire unità civili e militari per la Marina canadese - potrebbe essere resa nota nell'arco di sei oppure otto settimane, ha dichiarato Peter Cairns, presidente della Shipbuilding Association of Canada.

I tre principali soggetti in gara sono Irving Shipbuilding di Halifax, la Seaspan di Vancouver e i **Davie Yards** di Quebec City, questi ultimi dovevano correre in cordata con Fincantieri e Finmeccanica, ma il progetto è naufragato su pressioni del governo federale del Quebec.

C'è attesa soprattutto per il maxi-contratto da **25 miliardi di dollari** per la costruzione di unità da guerra, ma anche per la commessa da otto miliardi di dollari per la realizzazione di una nave spaccaghiaccio per la Guardia Costiera e un'altra unità di supporto operativo.

Nuovi servizi per tx e trenitalia cargo

Roma - In collaborazione con Europort France ma con propri macchinisti, Trenitalia Cargo ha avviato un servizio di trasporto merci fra Amberdieu, nei pressi di Lione e Modane, al confine con l'Italia. Sulla linea di circa 200 chilometri viaggeranno cinque coppie di treni la settimana, per un volume di 450 mila tonnellate l'anno costituite in gran parte da cereali diretti alle industrie agro-alimentari italiane.

Un'altra società cargo del gruppo Fs, Tx Logistik, in collaborazione con l'azienda olandese di logistica Har Vaessen del gruppo Jan de Rijk, ha avviato un nuovo treno merci fra Venlo, Olanda, e Melzo, in provincia di Milano con frequenza di cinque corse la settimana in entrambe le direzioni.

Oltre a prodotti deperibili (fiori, frutta e verdura) il convoglio trasporterà anche prodotti commerciali. Ogni treno sarà composto da 32 container e sarà trainato sull'intera tratta da locomotive interoperabili di Tx Logistik.

Il nuovo prodotto, presentato con il nome di Intermodal Shift, consente di evitare i costi del pedaggio in Germania e Austria, le limitazioni imposte dalle autorità svizzere per il transito dei mezzi pesanti e anche i costi per il pedaggio autostradale in Italia.

A Venezia è ancora battaglia sul lavoro portuale

Fra una settimana il porto di Venezia potrebbe bloccarsi per un giorno intero, perché le segreterie regionali di FIT-CISL e UIL Trasporti hanno proclamato una giornata di agitazione con manifestazione sotto la sede dell'Autorità Portuale. La ragione del contendere è l'organizzazione del lavoro sulle banchine veneziane. Le due sigle sindacali, infatti, con una nota hanno ricordato le riserve più volte avanzate contro le ordinanze (308/2009 e 347/2011) assunte dall'Autorità Portuale di Paolo Costa in materia (*S2S n.31/2009 e 48/2010*), definite "assurde" per aver "portato avanti il progressivo esaurimento del ruolo delle imprese ex art. 16, previste dallo spirito e dalla lettera della legge 84/94". Secondo FIT CISL e UIL Trasporti ora "l'Autorità Portuale tenta di completare l'opera e chiudere la partita con il bando di gara per l'art. 17, per quello che scrive e quello che non dice". L'accusa, in estrema sintesi, sarebbe quella di favorire l'impresa ex art.17 a danno di quelle ex art.16 e 18. "Circa la tariffa (il bando) prevede quella 'tradizionale' a turno, l'unica prevista dalla legge, ma ipotizza anche quella 'a resa' con squadre complete ed autonomia organizzativa, non prevista dalla legge, quindi illegittima perché va ad invadere lo spazio di lavoro delle imprese ex art.16; non dice peraltro quanto dichiarato dal dirigente dell'ente dell'intenzione di prevedere che l'art.17 abbia le macchine, anche questa norma illegittima (sentenza 24.12.2003 n. 13034 TAR Lazio), mentre sarebbe legittimo che richiedessero l'art.16, operando però da impresa in concorrenza con le altre imprese". La richiesta all'Autorità Portuale è di "attivarsi tempestivamente con atti formali che mutino radicalmente a far data dal primo ottobre le attuali assurde e illogiche ordinanze". In caso contrario fra una settimana sarà sciopero. L'Authority per il momento non ha replicato, puntualizzando solamente che il bando oggetto delle attenzioni sindacali non è ancora stato pubblicato.

Governo contromano sui binari

Dell'articolo 8 della manovra in procinto di essere votata al Senato – quello imputato, nel bene (come unico provvedimento per la crescita) e nel male (come strumento di aggiramento dei diritti dei lavoratori), di rivoluzionare il sistema della contrattazione del lavoro, aumentando il peso degli accordi aziendali e territoriali – si è scritto e detto di tutto. Ma, almeno fino al passaggio del decreto in Senato, è passato pressoché inosservato un emendamento (8.20) inserito nei giorni scorsi dai tre senatori di maggioranza Massimo Garavaglia, Gianvittore Vaccari e Paolo Tancredi, che sembra andare in direzione completamente opposta alla ratio dell'articolo, promuovendo una modifica del decreto legislativo 188/2003 ("Attuazione delle direttive 2001/12/CE, 2001/13/CE e 2001/14/CE in materia ferroviaria") che obbligherà tutti gli operatori privati del settore ferroviario ad applicare ai propri dipendenti il contratto collettivo delle Ferrovie dello Stato. A denunciare con parole durissime l'iniziativa sono stati Confetra (Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica) e Forum del Trasporto Ferroviario (organizzazione cui aderiscono le imprese ferroviarie nate dopo la liberalizzazione, sia nel settore merci, riunite in FerCargo, sia in quello viaggiatori, Arenaways e Ntv, gli operatori logistici e i detentori di carri ferroviari riuniti in Assoferr e l'impresa Arriva DB, controllata di Deutsche Bahn). "L'inserimento di questa norma – ha affermato Piero Luzzati, direttore generale Confetra – è in controtendenza rispetto ad un provvedimento che dovrebbe avere come uniche finalità il contrasto dell'emergenza finanziaria ed il rilancio del sistema economico attraverso interventi di semplificazione e di liberalizzazione. L'emendamento approvato, viceversa, rappresenta una disposizione di retroguardia contraria al principio costituzionale di libertà contrattuale, che, se confermata nel corso dell'iter parlamentare, costringerebbe le imprese private operanti nel cargo ferroviario ad allineare il costo del personale su valori per esse insostenibili, rallentando qualsiasi processo di liberalizzazione". "La norma – recita invece una nota del Forum – ha l'evidente obiettivo di ostacolare ulteriormente la liberalizzazione del trasporto ferroviario, ad esclusivo beneficio dell'ex monopolista statale. Inoltre irrompe a gamba tesa nelle trattative in corso tra sindacati ed imprese ferroviarie, mettendo a rischio la ricerca di una reale condivisione sul contratto unico di settore (mobilità). È paradossale che una legge che ha l'obiettivo di favorire la contrattazione aziendale disponga esattamente l'opposto per il solo settore ferroviario". Giacomo Di Patrizi, presidente di Fercargo, preannuncia l'ennesima battaglia giudiziaria: "Da anni passiamo più tempo in tribunale che nelle nostre aziende per contrastare i tentativi di intralcio della liberalizzazione del settore. In questo caso ci appelleremo alla Corte Costituzionale, trattandosi di un provvedimento palesemente incostituzionale". Secondo Di Patrizi, peraltro, la norma è a beneficio esclusivo di FS e a danno, oltre che delle imprese – che hanno finora utilizzato perlopiù il CCNL "Trasporto merci e logistica", quello degli autoferrotranvieri e in un caso un contratto aziendale (Rail Traction Company) – dei lavoratori "perché il contratto delle FS, oltretutto scaduto, è vetusto ed incompatibile con la competitività sul mercato (e i risultati di FS negli anni dovrebbero essere una prova tangibile): il rischio è la penalizzazione di investimenti e occupazione". Impossibile ottenere una spiegazione o un commento dai tre senatori proponenti, ci si deve accontentare della "relazione tecnica" agli emendamenti alla manovra: "La disposizione è diretta a prevedere l'estensione alle imprese ferroviarie di cui all'art.36 del decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188 anche degli obblighi rinvenienti dalla contrattazione collettiva, in materie quali salute, sicurezza e condizioni di lavoro del personale. La disposizione non determina effetti finanziari". Del resto Mauro Moretti, amministratore delegato FS, nel corso di un'audizione in Commissione lavori pubblici del Senato svoltasi lo scorso novembre l'aveva detto esplicitamente: "Il grande vantaggio competitivo (dei newcomers, ndr) si chiama costo del lavoro: il nostro oggi, rispetto a un'impresa nuova è superiore del 35% per costo orario, e non è un problema di produttività, ma del fatto che non esiste una regola unica". Ora la regola unica parrebbe esserci, anche se non proprio favorevole, secondo gli addetti, alla crescita e all'apertura del mercato. Nel dibattito nato intorno all'emendamento va segnalato tuttavia anche l'intervento in controtendenza di Federtrasporto: "Sorprende la leggerezza" recita una nota dell'associazione "con cui si è sostenuto da più parti che l'emendamento imporrebbe alle imprese ferroviarie il CCNL attualmente applicato dal Gruppo FS e scaduto alla fine del 2007. Intanto, come noto, esistono altri due contratti nazionali di riferimento per le imprese ferroviarie: il CCNL Autoferrotranvieri e il CCNL Logistica, Trasporto merci e Spedizioni, applicati da imprese private. Ma, soprattutto, è in corso un processo di costruzione del nuovo CCNL della Mobilità,

sostenuto con convinzione dallo stesso Ministro Altero Matteoli e approdato ad una prima intesa nel settembre 2010 (peraltro non ancora operativa) tra le principali associazioni datoriali del settore, tra cui Federtrasporto- Agens, e tutti i sindacati maggiormente rappresentativi. Ebbene, nessuna delle nuove imprese ferroviarie ha ritenuto di partecipare alla costruzione della prima parte del nuovo CCNL”. Federtrasporto- Agens aveva infatti da tempo “formalmente dichiarato superato e superabile il CCNL delle attività ferroviarie, sottoscritto nel 2003 e scaduto nel dicembre del 2007, alla luce della liberalizzazione del mercato che impone a tutte le aziende concorrenti nuove regole che premiano flessibilità, produttività e qualità del lavoro. E, insieme a Confindustria, per rispondere alle esigenze del mutato contesto competitivo nazionale ed internazionale, alla fine del 2010 aveva invitato tutte le imprese del settore a partecipare al tavolo comune per la riscrittura del nuovo CCNL, invito però declinato”.

I consulenti di Giachino analizzano il deficit logistico

Roma – È una risposta diretta all'esigenza manifestata, durante l'incontro con le Parti Sociali dello scorso 4 agosto, dal Presidente del Consiglio – nella circostanza, Silvio Berlusconi, aveva dichiarato la necessità e l'urgenza di ridurre i costi della logistica italiana, puntando sullo sviluppo degli assetti infrastrutturali e sull'efficienza logistica di tutto il sistema trasportistico - il Convegno indetto dalla Consulta Generale per l'Autotrasporto e la Logistica per la presentazione degli esiti degli studi sulle policy territoriali utili per la definizione del Nuovo Piano della Logistica. "È un anno importante questo per la Logistica – ha esordito il sottosegretario ai Trasporti e presidente della Consulta, Bartolomeo Giachino – e grazie alla Legge 127/2010, nel 2012 il Piano potrà disporre di nuove risorse per migliorare la competizione del Paese". Gli approfondimenti sulle macro aree territoriali, effettuati da diversi istituti di ricerca e società di consulenza quali Ernst & Young, ISPI (Istituto Superiore di alti studi per le Strutture e le Infrastrutture nel comparto delle Costruzioni, della Viabilità e dei Trasporti) del Politecnico di Torino, D'Appolonia e Università di Genova-CIELI (Centro Italiano di Eccellenza sulla Logistica Integrata), serviranno per avanzare al CIPE (Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica) delle proposte in merito al Piano 2011/2020. Gli esperti incaricati da Giachino hanno analizzato nel dettaglio le Piattaforme Logistiche Territoriali, la situazione del trasporto combinato ferroviario ed aereo, il trasporto combinato marittimo, i processi di filiera e la morfologia dei flussi internazionali, per proporre politiche di intervento concreto. Le analisi territoriali sono state di grande aiuto per il sostegno delle politiche del ferro- bonus, dell'eco-bonus, della distribuzione agro-alimentare e dell'intero processo logistico-trasportistico-distributivo. La lettura territoriale ha sottolineato lo sviluppo del settore autostradale nel Nord grazie ad un nuovo ruolo delle Regioni e dei privati in merito al sistema tariffario. Situazione che non si riflette positivamente sui settori portuale, aeroportuale e ferroviario, e nei flussi di attraversamento delle Alpi condizionati dalle politiche di restrizione all'accesso al traffico stradale. Nel Sud, dove è prioritario il sistema portuale e di trasporti marittimi, i tassi di disoccupazione sono superiori alla media nazionale. Sono necessarie misure per valorizzare ed incentivare lo sfruttamento economico del mare, grande risorsa del Meridione. Per migliorare la situazione è necessario attivare piani di governance che permettano la creazione di una rete di imprese sovrapposte alle filiere produttive di eccellenza, soprattutto "in quei settori che mostrano potenziali di sviluppo attraverso l'integrazione con attività logistiche realizzate per l'esportazione"; realizzare una rete regionale ferroviaria, riducendo i tempi di attesa carico/scarico e focalizzando l'attenzione sugli scali nazionali e non soltanto su quelli europei, verso cui si rivolge il mercato italiano. Per quanto riguarda il trasporto ferroviario ed aereo, la situazione migliora in ambito internazionale con un flusso di merci equivalente a 100 milioni di tonnellate, in confronto ai 50 milioni in ambito nazionale, dove diminuisce l'offerta di servizi intermodali a causa della scarsità degli incentivi, ai vincoli imposti su strada ed alla riduzione dei sussidi pubblici. Secondo l'ISPI una soluzione è l'allungamento della tratta italiana dei traffici intermodali internazionali: "Oggi la quasi totalità dei flussi ha origine e destinazione negli scali di Novara, Busto Arsizio e Verona. Si potrebbe realizzare quindi un progetto di rete nazionale che unisca tutti i terminali ferroviari interportuali". Settore sul quale si potrebbe puntare – continuano i ricercatori torinesi - è quello dell'acquisizione dei flussi di merce da e per i porti che ad oggi è un segmento in crescita. In merito al cargo aereo, la mancanza di operatori e la frammentazione del sistema produttivo italiano fanno sì che non venga sfruttato in maniera proficua il trasporto aereo. Lo stato del combinato strada-mare, analizzato dal C.I.E.L.I., ha rilevato la necessità di rendere più fluidi i collegamenti tra i varchi portuali e la rete autostradale, di agevolare la burocrazia in questione, di avviare un processo di sviluppo dei terminali nei principali scali nazionali e, soprattutto, di ridefinire l'ecobonus in base ai carichi accompagnati e non. Le politiche di filiera, invece, sono già al vaglio, in quanto è già stato avviato il tavolo di lavoro per la nuova policy della distribuzione urbana delle merci. La folta presenza di operatori interessati ha dimostrato la grande attenzione verso il miglioramento della logistica per lo sviluppo di tutto il sistema dei trasporti, che deve puntare alla valorizzazione delle ricchezze regionali ed alla realizzazione di un network di piattaforme territoriali specializzate.

Bucchioni al secondo assalto

Buona la seconda per Giorgio Santiago Bucchioni, imprenditore portuale spezzino a tutto campo (S2S n. 7/2011) che riceve l'incarico di nuovo Presidente Confindustria La Spezia, dopo avere 'fallito' – ma di pochissimo – il primo assalto alla precedente tornata elettorale. E così il titolare della agenzia marittima Lardon e casa di spedizioni Cangini corona quello che era un suo palese disegno professionale: ricoprire un altro incarico istituzionale di prestigio dopo i numerosi già suo appannaggio in circa quarantenni di attività. L'ex numero uno – il primo presidente della storia di questo ente, istituito nel 1995 - dell'Autorità portuale spezzino è stato ufficialmente designato alla guida degli imprenditori della provincia per il biennio 2011-2013, dopo avere ottenuto il primo disco verde in Giunta lo scorso 28 luglio. Ad affiancare l'amministratore delegato di Cangini & C. srl, è stata formata una squadra composta dai alcuni personaggi noti dello shipping e della portualità, fra cui: Alberto Maestrini (Fincantieri), Bruno Pisano (SER.NAV) E Marco Simonetti (L.S.C.T.) Nel corso dell'assemblea Bucchioni ha manifestato l'intendimento di inserire tra i consiglieri Massimo Perotti, amministratore delegato di San Lorenzo spa, il quale ha fornito la propria disponibilità.

Agenzie territoriali per la logistica

Roma - Si avvicina sempre più ai nastri di partenza il **Piano nazionale della Logistica 2011-2020** che è stato arricchito da quattro studi presentati a Roma dal **sottosegretario ai Trasporti Bartolomeo Giachino** e dai curatori (Cieli-Università di Genova, Ispi-Politecnico Torino, D'Appolonia di Genova con la collaborazione del Gruppo Clas e, infine, Ernst&Young che ha sintetizzato gli studi di Certet, Istiee e Svimez). «È urgente ripensare l'ordine delle priorità nella programmazione delle infrastrutture - dichiara Giachino - in modo da sottoporre il Piano al Cipe nel più breve tempo possibile». Il Piano, lo ricordiamo, prevede la riduzione delle inefficienze nei trasporti italiani di 4 miliardi ogni anno per 10 anni, con il conseguente incremento annuo del pil dello 0,5%. Ma quali sono le indicazioni emerse dagli studi?

«Siamo ripartiti da una rilettura del territorio - spiega il sottosegretario - in una logica di sistema individuando 7 piattaforme logistiche: Nord-Est, Nord-Ovest, centro-Nord, centrale, adriatica meridionale, tirrenica meridionale, mediterranea meridionale. Il primo dato che emerge è che il Paese si sta sviluppando in maniera differenziata. Appare profondamente modificato l'effetto della delocalizzazione e delle politiche industriali che lo hanno reso un paese assemblatore e non trasformatore. Si assiste inoltre ad una ingegnerizzazione dei processi produttivi che sta caratterizzando i settori dell'economia sempre più in una logica di filiera. Infine, si sta modificando l'assetto commerciale nelle grandi aree conurbate con forti innovazioni anche nella supply chain. Con lo studio - dice Giachino - abbiamo voluto individuare punti di forza e di debolezza delle diverse aree misurando questi ultimi in termini di maggiori costi del trasporto delle merci. L'obiettivo è quello di individuare nuove assetti portuali e retro portuali capaci di aprire il Paese ai grandi processi di internazionalizzazione, incardinandoli sulle **reti Ten-T**. Ma questo è possibile - conclude il sottosegretario - solo migliorando la connettività delle reti e l'accessibilità dei territori».

La pianificazione nelle 7 piattaforme definisce prioritari quegli interventi che garantiscono una efficiente ed efficace rete di collegamento fra i territori. Negli studi si individuano interventi per evitare colli di bottiglia, per il completamento del **Corridoio V**, del collegamento con il **Corridoio 24** e con il **Corridoio I** e quello Adriatico-Baltico. Inoltre si rendono necessari interventi sui valichi e su quelle che sono considerate le porte di accesso ai mercati di riferimento. Infine gli interventi sui principali nodi ferroviari e portuali, considerati strategici per i territori di riferimento.

È centrale in questo quadro il sistema portuale italiano. Dall'esame della situazione emerge che è determinante sviluppare un modello di governante portuale efficiente ed efficace sia in termini di regolazione dei servizi che di programmazione degli interventi. Ma l'innovazione deve riguardare anche i processi di governance logistici. Come? Attivando assetti istituzionali in cui il rapporto Stato, Regioni ed Enti Locali viene rafforzato da agenzie territoriali (le 7 piattaforme interregionali) per il coordinamento e la programmazione delle scelte. Da qui l'idea di creare le Ftl: Filiere territoriali logistiche. Fra i temi affrontati dagli studi anche quello dei finanziamenti e delle forme di partnership pubblico-private, le formule per il riequilibrio modale e la regolazione dei servizi di autotrasporto. «Questa analisi così dettagliata e il confronto con tutti gli attori del settore - conclude Giachino - sono la base per la condivisione e l'attuazione del piano Nazionale della logistica».

Patrizia Lupi