

# Il governo non faccia il notaio, prima o poi dovrà scegliere

Gianni Montali (CNA-Fita) motiva così l'abbandono di Unatras del tavolo

F. PAOLO LI DONNI  
ROMA

**L**a settimana scorsa in concomitanza con l'abbandono del tavolo tripartito autotrasporto-committenza-governo da parte di Unatras, abbiamo pubblicato un editoriale a firma di Claudio Donati (segretario nazionale di Assotir) che polemizzava sulla piattaforma di dibattito del tavolo e concludeva con l'invito, da noi prontamente raccolto, ad allargare ed approfondire il dibattito. Abbiamo quindi raggiunto telefonicamente il responsabile nazionale della CNA-Fita Gianni Montali per sentire il suo punto di vista e farlo rispondere agli interrogativi posti da Claudio Donati.

Con il vostro abbandono del tavolo tripartito si arresta sostanzialmente il dialogo con la committenza. Apparentemente la posizione di Unatras è compatta ma ad una attenta lettura dei comunicati stampa delle singole associazioni aderenti al coordinamento sembrerebbe esserci qualche divergenza. Non è così per esempio tra voi della CNA-Fita e Confratrasporto?

Sono valutazioni che a fasi alterne vengono fuori. Da parte di Confratrasporto c'è un approccio differente dal nostro. Ciò che notiamo è che in coincidenza dei momenti ufficiali Confratrasporto cerca di far salire un po' l'attenzione magari alzando i toni, salvo poi, subito dopo, ricucire. Noi probabilmente siamo più diretti soprattutto nei comunicati ufficiali. Questione di stile.

Ma quali sono le criticità che hanno portato alla rottura?

La rottura è facilmente sintetizzabile. Il problema centrale di tutta la vertenza

è il cosiddetto contratto spot. Un fenomeno in crescita che in questo ultimo anno la committenza sta sfruttando. Questo fenomeno è stato reso possibile proprio dalle modifiche dell'83-bis in riferimento alle differenze tra il contratto scritto e quello verbale. In sostanza oggi se hai un contratto scritto puoi fare quel che ti pare a prescindere dai costi per la sicurezza. E' chiaro che non possiamo accettare questa distorsione. Bisogna blindare il contratto e farlo diventare pieno di regole e di norme in termini di durata e di quantità. Tutto ciò per evitare il meccanismo del contratto spot. Il secondo problema sono certamente i tempi di pagamento. Al di là dei 30 o 60 giorni, su cui si potrebbe trovare un mediazione, il problema sono le penalità per chi non li rispetta. Abbiamo fatto una proposta chiara e netta: l'indeducibilità dei costi di trasporto per chi non rispetta i tempi di pagamento. Richiediamo una norma che sia realmente penalizzante. Purtroppo le ultime risposte da parte della committenza su questo aspetto sono state negative. Altro aspetto critico sono i tempi di carico e scarico che devono essere predeterminati e su cui vi deve essere una precisa responsabilità del committente.

La scorsa settimana in un editoriale da noi pubblicato Assotir accusa Unatras di aver intrapreso un confronto sulla base di una piattaforma inconsistente. Cosa ha da dire in merito?

Abbiamo dimostrato nei fatti che il mondo dell'autotrasporto è realmente responsabile e che si è voluto giocare sino in fondo una partita che non era per nulla



Foto grande: Gianni Montali, responsabile nazionale della CNA-Fita; Foto piccole dall'alto: Bartolomeo Giachino, sottosegretario ai trasporti; al centro: Paolo Uggè, presidente di FAI-Confratrasporto; in basso: Claudio Donati, segretario generale ASSOTIR

scontata. Siamo consci che non si è iniziato con tutti gli elementi che avremmo voluto sin dall'inizio. Ma il punto centrale rimane il fatto che prima di portare a casa un risultato minimo rispetto alle aspettative generali senza l'accordo della controparte, è opportuno tentare un accordo con la committenza che sia realmente praticabile e che migliori quello che, altrimenti, rimarrebbe un risultato di parte. Se invece di ottenere 5, da soli, possiamo ottenere 7 con l'accordo congiunto committenza-autotrasporto, credo sia doveroso perseguire questa seconda opportunità. Non le nascondo che i timori che il confronto non potesse portare ad un risultato tangibile per la categoria erano alti sin dall'inizio. Ma la domanda di allora e che rimane attuale è e rimane: se le cose non vanno, se i risultati non si raggiungono cosa facciamo? Ci sono le condizioni per portare la categoria alle

solite forme di lotta? Allora come oggi avevamo e abbiamo il dovere di esperire tutte le strade possibili per ottenere anche minimi risultati. Certamente ci siamo assunti un rischio, ma se non si dovesse raggiungere un qualsivoglia accordo nessuno potrebbe rimproverarci la mancata volontà nel ricercare una mediazione. Ci abbiamo provato e ripeto, così facendo, abbiamo dimostrato un altissimo senso di responsabilità.

Ma in concreto cosa vi attendete?

Probabilmente non ci sono le condizioni politiche per far passare tutte le nostre richieste. Per intenderci mi riferisco ad una sorta di reintroduzione di tariffe minime obbligatorie, poi possiamo chiamarle come vogliamo ma di questo stiamo parlando. In alternativa abbiamo tentato la strada del dialogo ma se neanche questa porterà ai risultati sperati chiederemo alle im-



prese cosa fare.

Siamo quindi al proclamato fallimento della riforma del 2005 che ha introdotto la liberalizzazione nel settore?

Noi su quella riforma non eravamo assolutamente d'accordo. Oggi a distanza di 5 anni in molti che allora erano favorevoli sono oggi accanto a noi nel tentativo di aggiungere i necessari correttivi.

Anche Uggè ci ha ripensato?

A parole anche Uggè. Non posso certo conoscere il suo pensiero, ma stando alle dichiarazioni sembra averci ripensato. Al di là della crisi quella riforma ha creato delle distorsioni evidenti a tutti perché rimane una riforma fortemente squilibrata. E non centra niente il distinguo tra imprese strutturate e microimprese che spesso viene fatto.

In effetti dai dati dell'AI-

bo che stiamo elaborando esce una composizione dell'autotrasporto molto diversa dalle solite affermazioni.

Vedo con piacere che i dati finalmente sfatano i luoghi comuni che spesso affollano i nostri dibattiti. Alla fine i numeri ci aiutano a capire. Il peso specifico delle imprese piccole e piccolissime è comunque ridotto. Inoltre se pensiamo che molte di esse sono, a loro volta, organizzate in forme collettive come consorzi e cooperative il dato e la sua incidenza nell'insieme ne esce veramente ridimensionato.

In definitiva come giudica il ruolo del Governo sin qui svolto. Come valuta il suo operato e il suo tentativo di ricercare una mediazione?

In generale per i governi noi dell'autotrasporto rimaniamo una categoria scomoda. Nei confronti dell'opinione pubblica, nei confronti della committenza e quindi scomoda anche per la politica. Non posso negare, anzi riconosco a questo Governo il risultato economico a favore della categoria. Comunque preferiremmo recuperare quelle stesse risorse dal mercato. Riconosco anche al sottosegretario Giachino un ruolo determinante e una grande ostinazione nel ricercare un dialogo per molti ritenuto impossibile tra committenza ed autotrasporto. Comunque, e lo abbiamo più volte ribadito, il governo non può limitarsi a fare il notaio. Se non si raggiunge un accordo congiunto a scegliere dovrà essere l'esecutivo, che dovrà necessariamente prendere una strada piuttosto che un'altra e quindi dovrà schierarsi.

## Trasporto fluviale Francia in controtendenza

D. C.  
GENOVA

**N**otizie discordanti arrivano dai canali franco-tedeschi.

Nel 2009 a sorridere sono solo i transalpini. In completa discordanza con i trend mondiali, i traffici all'interno delle idrovie francesi sono infatti aumentati del 3,2 per cento con 19.988.284 di tonnellate

di merci movimentate. La Ports de Paris, società pubblica che gestisce il trasporto fluviale di merci e persone all'interno dell'Ile de France, ha comunicato che questo incremento, in controtendenza rispetto alla crisi economica, è stato registrato grazie all'aumento dei traffici di containers e cereali.

Cereali e farine hanno visto una crescita del

16,3%, mentre quello dei contenitori del 20,9% rispetto al 2008 con 128.919 teu spostati.

La società francese ha inoltre comunicato di aver scelto la società terminalista Terminal de Seine per la gestione del porto fluviale di Bruyères-sur-Oise, a 40 chilometri da Parigi. La TDS prenderà in gestione lo scalo dal traffico annuo di 153.000 tonnellate di merci (circa

30.000 teu all'anno) a partire dal terzo trimestre del 2010.

Sono cifre negative invece quelle che arrivano dalla Germania, ma che risultano tuttavia imparagonabili rispetto a quelle dei colleghi francesi.

Infatti, se il trasporto fluviale tedesco è calato del 16,8% rispetto al 2008, i 204,5 (rispetto ai 245,7 del 2008) milioni di tonnellate movimentate

ti fanno comunque della Germania uno degli stati leader nel settore. L'Ufficio Federale tedesco ha comunque reso noto che la contrazione del traffico si è attenuata nella parte finale del 2009: il mese di Novembre ha visto il trasporto fluviale tedesco in calo del solo 9,7% rispetto a Dicembre 2008, mentre a Dicembre lo scarto rispetto all'anno precedente è stato del solo 5%.



# Il peso dell'offerta delle imprese strutturate sovrasta quello dei padroncini italiani

## Prosegue la nostra inchiesta sui numeri forniti dall'Albo

VALERIO DI VELO  
ROMA

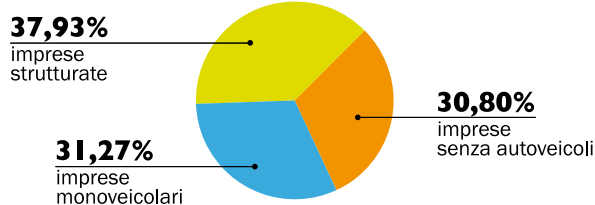
Il Corriere dei Trasporti continua l'inchiesta sui dati dell'autotrasporto. Dati ufficiali forniti dall'Albo (aggiornati al 3 dicembre scorso). Pensiamo in questo modo di rendere un servizio rilevante non solo alla categoria, proprio nel delicato momento in cui è impegnata nel confronto con la committenza intorno al tavolo indetto dal governo, ma anche al "sistema trasporto" nel suo insieme. Il nostro intento è molto semplice: non vogliamo "partecipare" alla vertenza, non "tifiamo" per nessuno, ma desideriamo fare la massima chiarezza sui "numeri", che consideriamo fondamentali e indispensabili per trovare soluzioni logiche e soprattutto utili per aiutare il trasporto merci e la logistica nazionale a superare le storiche difficoltà. Sull'ultimo numero abbiamo pubblicato i dati delle imprese registrate nell'Albo dell'autotrasporto e abbiamo titolato il pezzo "L'esercito dei padroncini". Un titolo che ha sollevato qualche perplessità fra gli addetti ai lavori. Crediamo invece di aver svolto correttamente il nostro compito. Infatti, parlavamo essenzialmente di "imprese" e, allora, come non sottolineare che su 163.714 aziende registrate ce ne sono 50.429 senza veicoli (dato misterioso e che approfondiremo in seguito), 51.192 con un solo autoveicolo e 43.684 con da 2 a 5 veicoli. Quest'ultima categoria l'abbiamo considerata in linea di massima, pensiamo correttamente, come non strutturata. Il totale delle imprese con autoveicoli da 1 a 5 raggiunge la cifra globale di 94.876 (circa l'83,75% sul totale delle

imprese con autoveicoli): non si tratta di un "esercito dei padroncini"?

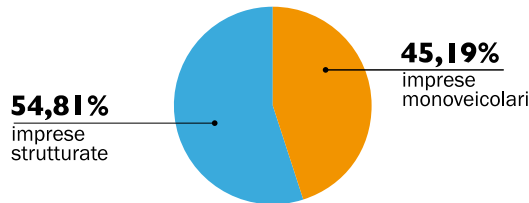
In questo numero entriamo, sempre con i dati, nel "mondo" degli autoveicoli (che ammontano nel nostro paese a 461.517) senza considerare i veicoli rimorchiati e ciò per avere un quadro complessivo degli addetti alla guida. Le cose cambiano. Infatti, ovviamente, le aziende prive di mezzi contano "zero", quelle monoveicolari posseggono soltanto l'11,09% del totale dei veicoli e quelle da 2 a 5 arrivano al 27,25%. In totale siamo al 38,34%, sottolineando a questo punto che esiste comunemente una significativa differenza tra chi possiede un solo autoveicolo con chi ne possiede fino a cinque dovendo quindi in questo caso fare i conti con la manodopera. Ciò significa che le aziende con da 6 a oltre 200 automezzi, che sono in totale 18.409, rappresentano da un lato il 16,25% sul totale delle aziende ma ben il 61,67% sul versante dei mezzi. L'autotrasporto italiano perciò sul piano concreto e reale dell'economia non è così "frantumato" e "disorganizzato" come lasciano credere il numero e la composizione delle aziende. Dal punto di vista dell'offerta il mercato è in mano per oltre il 70% degli autoveicoli ad aziende strutturate. A questo punto è legittimo chiedersi se è ancora sostenibile che la causa della mancata crescita delle tariffe sul mercato liberalizzato dei trasporti su gomma è da imputarsi al ruolo dei cosiddetti padroncini. I numeri ci dicono chiaramente che la loro incidenza sull'offerta è marginale. Ma per ulteriori approfondimenti vi diamo appuntamento alla prossima puntata.

### Autotrasporto: un mercato strutturato

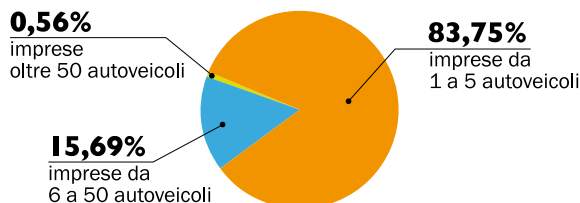
Imprese con e senza autoveicoli, per un totale di **163.714**



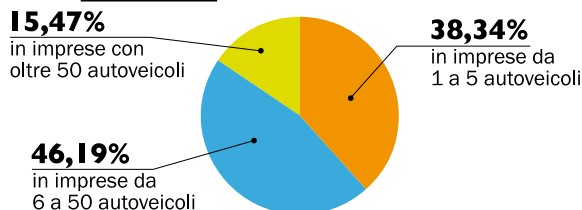
Solo imprese con autoveicoli, per un totale di **113.285**



Ripartizione % imprese secondo il parco autoveicoli, su un totale di **113.285**



Ripartizione % autoveicoli per tipologia d'impresa, per un totale di **461.517**



Fonte: Albo dell'autotrasporto

## Ravenna, arriva un carico da record

G. G.  
RAVENNA

La nave "Berlin", battente bandiera Liberiana, lunga circa 225 metri, con pescaggio di 10,50 metri e raccomandataro la Seastar Srl, è arrivata al porto di Ravenna. Con un carico di circa 49.000 tonnellate di prodotti destinati all'alimentazione animale, la "Berlin" trasporta il maggior carico, in termini di tonnellaggio, mai approdato ad una banchina del canale del porto. Le operazioni di sbarco proseguiranno nei prossimi giorni.

"Dopo la conclusione dell'escavo del Canale Candiano a - 11,50 mt sino a Largo Trattaroli - ha dichiarato il Presidente dell'Autorità Portuale, Giuseppe Parrello - intervento che già nel febbraio scorso aveva consentito l'ingresso in porto di navi con pescaggio 10,50 mt, abbiamo potuto accogliere per la prima volta una nave che trasporta circa 49.000 tonnellate di farine. Ciò dimostra che l'escavo è un passo fondamentale che permetterà agli operatori di meglio posizionarsi nello scenario mondiale e consente sin da ora al nostro scalo di essere competitivo sui mercati internazionali. Per questo è necessario attivare ogni azione finalizzata all'ulteriore approfondimento del canale, in primis a rendere nuovamente disponibile la cassa di colmata per il conferimento del materiale di dragaggio, che da oltre un anno non è utilizzabile. Il rallentamento nella realizzazione dell'intervento di escavo che questa indisponibilità della cassa sta comportando, ha ripercussioni destinate a compromettere opere strategiche sia per la competitività del porto che per l'economia del nostro territorio che mai come in questo particolare momento di crisi, richiede siano dati impulso e continuità ad alcuni grandi lavori di infrastrutturazione".

"Per chi opera in questo settore - afferma il Direttore Logistico di Nidera Spa, Francesco Fiorentini - avere un così ampio pescaggio a Ravenna, che permette di limitare, come in questo caso, precedenti scali per alleggerire la nave, si traduce in un significativo vantaggio economico, di tempo e di salvaguardia dell'ambiente".

## Incentivo semirimorchi in Gazzetta

D. C.  
ROMA

Dal 15 Aprile sarà dato il via agli incentivi per l'acquisto di rimorchi e semirimorchi nuovi che andranno a sostituire esemplari con un'età maggiore ai 15 anni. A renderlo ufficiale è il ministero per lo Sviluppo Economico, ente che gestisce l'intero pacchetto incentivi, che

ha annunciato di aver pubblicato il decreto attuativo sulla Gazzetta ufficiale.

Gli interessati dovranno affrettarsi ad usufruirne poiché il provvedimento, anziché con un termine temporale, si concluderà all'esaurimento degli otto milioni messi a disposizione. Gli incentivi per i rimorchi partono da 1.500 euro se il vecchio rimorchio non dotato di ABS verrà sostituito con un

nuovo dispositivo che ne sia dotato e sale a 2.000 euro se il nuovo rimorchio scelto sarà dotato di sistema di controllo elettronico della stabilità.

Per i semirimorchi gli incentivi sono di 3.000 euro se il nuovo semirimorchio dotato di ABS sostituirà il precedente sprovvisto di frenata assistita e di 4.000 in caso di dotazione di controllo elettronico della stabilità. L'incentivo ver-

rà applicato direttamente sul prezzo fatto all'acquirente dal rivenditore, il quale successivamente provvederà a farsi risarcire dallo Stato. Prima, però, quest'ultimo, per garantire l'uso effettivo del finanziamento allo scopo prestabilito, dovrà iscriversi ad un'apposita lista.

La presenza in tale elenco darà la possibilità di attivare l'effettiva derogabilità degli incentivi ai

consumatori.

Il ministero per lo Sviluppo Economico ha comunicato che nei giorni vicini alla data del 15 Aprile si avranno informazioni più precise sulle procedure da seguire per ottenere gli incentivi, nel frattempo a disposizione dei venditori è stato attivato un numero verde che permetterà di avere le prime risposte: il numero è 800.556.670.

## Nasce a Genova ae-review

Presentata al pubblico la rivista digitale "open access" ae-review, magazine dell'Associazione Ambiente + Energia. Il nuovo prodotto editoriale si presenta come un trimestrale di ricerca, d'innovazione edilizia e di indirizzo tecnico-scientifico nell'ambito

della sostenibilità e delle energie rinnovabili. Direttore Responsabile di ae-review Matteo Dell'Antico. La rivista digitale ae-review ([www.ae-review.it](http://www.ae-review.it)) nasce con l'obiettivo di realizzare una rivista "open access" affrontando riflessioni e scenari operativi con un taglio più divulgativo che specialistico.

## Pigna sceglie Norbert Dentressangle

Sarà il Gruppo Norbert Dentressangle a gestire la logistica del Gruppo Pigna, numero uno in Italia nella cartotecnica e leader mondiale per le spirali e le macchine perforatrici e rilegatrici. L'accordo siglato tra le due aziende, della durata

iniziale di 3 anni, rientra nel piano di rinnovamento delle Cartiere Paolo Pigna, che hanno individuato nel francese il partner ideale per aggiungere competitività al proprio business. Per la gestione di questo contratto tramite il vettore Cornali Autotrasporti, è stato costruito un magazzino di 16.500 mq a Grassano (BG).

## GM premia il Gruppo Grimaldi

Il Gruppo Grimaldi (Napoli) è stato riconosciuto Fornitore dell'Anno da General Motors per il suo significativo contributo al raggiungimento degli obiettivi della casa automobilistica americana in ambito logistico lo scorso anno.



# Corriere dei TRASPORTI

Direttore Responsabile  
**F. Paolo Li Donni**

## Editoriale Trasporti S.r.l.

Presidente **Paolo Silvestri**  
Amministratore delegato **Laura Di Palma**  
Sede legale Genova 16129 V.le Brigata Bisagno, 14/4

Direzione e redazione Roma 00187 Piazza San Silvestro, 13  
Tel. 06 99330133 Fax 06 99330134

Iscritto al Tribunale di Genova N° 437 del 2 Dicembre 1958  
Iscrizione ROC N° 3486  
Codice ISSN 0010-9193

Centro Stampa Galeati Industrie Grafiche Srl - Via Selice, 187/189 - 40026 Imola (BO)  
Distributore nazionale Poste Italiane S.p.A.

Pubblicità Editoriale Trasporti S.r.l.  
Resp. commerciale **Eleonora Canessa**  
tel. 06 99330133 cell. 393 9413031

Abbonamento Annuale Italia € 150,00 Estero € 260,00

Bonifico bancario intestato a: Editoriale Trasporti Srl

Banca Monte dei Paschi di Siena Sede di Orvieto (TR)

IBAN IT 40 101030 25701 00000266521

Conto corrente postale intestato a: Editoriale Trasporti Srl

C/C Postale n° 000085801710

Numero chiuso in tipografia Venerdì 9 Aprile alle ore 12:00

Consegna alle PT Sabato 10 alle ore 12:00

Sito web: [www.portnuovo.it](http://www.portnuovo.it)

E-mail: [redazione@editorialetrasporti.it](mailto:redazione@editorialetrasporti.it) [marketing@editorialetrasporti.it](mailto:marketing@editorialetrasporti.it) [abbonamenti@editorialetrasporti.it](mailto:abbonamenti@editorialetrasporti.it)



## Editoriale

segue dalla prima

prio Finocchi allora sembrava, sempre secondo le indiscrezioni, essere il candidato in favorito per ricoprire l'incarico lasciato vacante dal pensionamento della Ricozzi. Le stesse indiscrezioni giustificavano la nomina di Finocchi nella Consulta per i trasporti e la logistica proprio perché ormai prossimo alla nomina al ministero. E qui il caso della sostituzione della Ricozzi si tinge di rosa. Passatemi il gioco di parole. Le ultime voci dal ministero dei trasporti parlano di un brusco azzeramento del toto nomine che era appunto partito il 15 marzo scorso. Tutte le sigle dei sindacati dei dirigenti statali unitariamente hanno imputato gravi scorrettezze nella procedura di nomina del sostituto della Ricozzi. Al ministero non è stata seguita correttamente la procedura rendendo pubblica la vacanza del posto e verificando tra i dirigenti della prima fascia già in ruolo la disponibilità e la professionalità. L'alzata di scudi dei sindacati e la ferma volontà del ministro Matteoli di ottemperare alla norma vigente ha azzerato quindi ogni schema preordinato. Il conferimento di incarichi dirigenziali di 1 fascia è regolato dall'art.20 del CCNL dirigenti e dal decreto legislativo 165/2001 art.19 per i quali sono previsti criteri generali per il conferimento dell'incarico (art.20 comma 2) e pubblicità degli incarichi da conferire (comma 10). Inoltre si prevedono le pari opportunità. E' proprio vero: le quote rosa dell'autotrasporto fanno gola a molti.

## Fincantieri, impostata una nuova fleet tanker per l'India negli stabilimenti di Sestri Ponente

E' stata impostata presso lo stabilimento Fincantieri di Sestri Ponente (Genova) la seconda unità di rifornimento e supporto logistico (fleet tanker) per l'India. Questa unità, gemella di "Deepak", varata lo scorso febbraio e in corso di costruzione nello stabilimento di Muggiano (La Spezia), è stata commissionata a Fincantieri dalla Marina militare indiana attraverso l'esercizio dell'opzione prevista dal contratto siglato nel 2008. La consegna è prevista nell'autunno 2011. L'avvio di questa nuova unità si inquadra nella strategia di Fincantieri di presidiare tutti i segmenti del mercato, dal civile al militare, e rappresenta un segnale significativo per la ripresa anche dell'export militare in un momento delicato. Inoltre, la messa in atto di un progetto militare all'interno di un cantiere destinato solitamente alla produzione crocieristica esprime la volontà dell'azienda di mantenere il carico di lavoro in tutti i siti produttivi.

## AnsaldoBreda si aggiudica i Jumbo Tram di Atm

AnsaldoBreda si aggiudica gara del valore di 33 milioni di euro con ATM - Milano per il revamping dei Jumbo Tram AnsaldoBreda, una società Finmeccanica, si è aggiudicata la gara per il revamping dei "Jumbo Tram" (Serie 4900) di ATM, in esercizio a Milano dalla fine degli anni '70. Si tratta di un primo lotto di 51 veicoli per l'importo di 33 milioni di euro ed è prevista l'opzione per ulteriori 49 tram. La consegna del primo veicolo è prevista a 14 mesi dall'ordine, la consegna dell'ultimo dopo 40 mesi.

## Napoli meta crocieristica per eccellenza

Il porto di Napoli conserva saldamente il terzo posto nella classifica nazionale dei porti crocieristici per numero di passeggeri (dopo Civitavecchia e Venezia). Continua, infatti, ad accogliere sulle

## Cambiaso&Risso debutta con Rail Travel Italy

Il Gruppo Cambiaso & Risso propone ai crocieristi in viaggio nel Mediterraneo, ma anche a gruppi privati ed aziende che propongono viaggi di lavoro, un nuovo modo di scoprire le più belle città italiane a bordo a bordo dei treni "Michelangelo" (nella tratta Livorno - Firenze) e "Giulio Cesare" (nella tratta Civitavecchia - Roma). Per la stagione crocierista 2011 il servizio sarà attivato anche per i porti di Messina (tratta Messina - Taormina) e Palermo (tratte Palermo - Trapani e Palermo - Agrigento). È già online un sito dedicato [www.railtravelitaly.it](http://www.railtravelitaly.it). «In oltre sessant'anni i grandi cambiamenti che hanno portato alla globalizzazione - spiega Paolo Risso, Presidente del Gruppo Cambiaso & Risso - hanno mutato radicalmente anche il mondo dello shipping e di tutti i servizi che ruotano intorno ad esso. Il Gruppo Cambiaso & Risso ha spesso anticipato questi cambiamenti. In un momento in cui i riflettori sono puntati sul settore dei trasporti su rotaia, sull'alta velocità e sulla cura del passeggero a bordo e a terra per puntare al traffico-business, con gli esclusivi Pacchetti Rail Travel Italy, puntiamo ad estendere un'offerta innovativa di qualità e comfort anche al traffico-turistico.

banchine del molo Angioino, ogni anno, oltre un milione di crocieristi. La conferma del mantenimento del trend positivo per lo scalo partenopeo è giunta da Miami dove si è svolta alcune settimane fa l'annuale manifestazione "Seatrade", cui l'Autorità portuale di Napoli ha preso parte con un proprio stand all'interno del Padiglione italiano dell'ICE. (Istituto per il Commercio estero)

## La redazione si felicitava per l'arrivo di Vittoria

La redazione dell'Editoriale Trasporti si rallegra per la nascita di Vittoria e fa tanti auguri alla mamma Caterina e al papà Donato, grafico unico e prediletto.

# SCRITTI IN ONORE DI FRANCESCO BERLINGIERI

I contributi di 92 Autori italiani e stranieri sono raccolti in 1229 pagine divise in due volumi, testimonianza ed omaggio a Francesco Berlingieri, quale Maestro del diritto marittimo che attraverso le pagine della Rivista ne ha diffuso la conoscenza e ne ha promosso la sua unificazione internazionale. Gli Scritti in Onore sono stati consegnati al Prof. Francesco Berlingieri nel corso di un Convegno organizzato dall'AIMM che si è svolto al Palazzo della Borsa di Genova il 19 febbraio scorso, con ampio successo di partecipazione. Gli Scritti fanno parte dell'abbonamento a *Il Diritto Marittimo* 2010, ma possono anche essere acquistati singolarmente. Per qualsiasi informazione consultare il sito web della Rivista all'indirizzo [www.dirimac.com](http://www.dirimac.com).

NUMERO SPECIALE DI

## IL DIRITTO MARITTIMO

RIVISTA TRIMESTRALE

DI DOTTRINA GIURISPRUDENZA LEGISLAZIONE ITALIANA E STRANIERA

FONDATA NEL 1899 DA FRANCESCO BERLINGIERI

2010