

FRANCESCO ARACRI

Da tempo le FS hanno abbandonato il cargo ferroviario

segue a pagina 3

**DOGANE**

L'applicazione delle nuove norme europee preoccupa gli operatori

segue a pagina 3

SICUREZZA STRADALE

Rocco Giordano: sono troppi gli enti che raccolgono i dati

segue a pagina 4



Corriere dei TRASPORTI

Prezzo

Euro 3,00



www.portonuovo.it
Poste Italiane Spa - Spedizione in Abbonamento Postale post. D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n.46) art. 1, comma 1, AUT. CNS/CBPA/CENTRO1 valida da 17.01.2007

SETTIMANALE INDIPENDENTE D'INFORMAZIONE

Direttore F. Paolo Li Donni

Anno LIII

10 Maggio 2010

Numero 19

Committenza e Autotrasporto Aleggia l'incubo del "fermo"

Prosegue l'impasse politico-sindacale. La richiesta di tariffe minime minaccia di vanificare la mediazione del governo

PAOLO GIORDANO
ROMA

Sul Tavolo a tre, governo-committenza-autotrasporto, sta scendendo "la nebbia": la vista del traguardo si va sfumando, dopo quattro mesi di lavoro. Quattro mesi che sono stati comunque utili. In primo luogo riguardo al metodo di lavoro: per la prima volta tutti gli "attori" sono stati posti a confronto contemporaneamente. Inoltre, sono stati raggiunti anche risultati concreti: il rappresentante del governo, il sottosegretario ai Trasporti Bartolomeo Giachino, nella sua veste di "mediatore" ha presentato, nella riunione del 20 aprile, sette proposte su altrettante rilevanti questioni, che...

SEGUERE A PAGINA 2



Editoriale

Quando il "tempo reale" significa tre anni

di **F. PAOLO LI DONNI**

Viviamo a detta di tutti nel "mondo dell'informazione", delle notizie in tempo reale che si possono ricevere su ogni tipo di strumento, dal cellulare al computer. Le notizie ti inseguono, ti perseguitano. Non "sapere" è impossibile. C'è un sito greco che informa ad ogni istante quante navi circolano nei mari di tutto il mondo e se si clicca sul simbolo della nave appaiono la foto e tutte le relative informazioni. Fantastico. Come si fa a non "sapere"? Eppure nel nostro paese, in tanti settori della vita economica e sociale, anche **segue a pag. 7**

SAILING LIST

ANCONA.....	8
CAGLIARI.....	8
GENOVA.....	8
GIOIA TAURO.....	10
LA SPEZIA.....	10
LIVORNO.....	10
MARINA DI CARRARA.....	13
NAPOLI.....	13
RAVENNA.....	14
SALERNO.....	14
TRIESTE.....	14
VENEZIA.....	15

Il Senato approva il decreto sul codice stradale

A.G.
ROMA

Finalmente si conclude un altro "round". Il difficile percorso alle camere del decreto di modifica del codice della strada passa alla Camera dei deputati. Sono trascorse settimane di discussioni in sede di Commissione e finalmen-

te il Senato ha approvato il decreto che dovrebbe garantire una maggiore sicurezza. Una parte rilevante delle nuove norme riguarda in modo specifico l'autotrasporto e gli autisti di veicoli industriali ed autobus.

Una serie di modifiche che arrivano in momento di forte tensione nell'auto-

trasporto italiano vicinissimo alla convocazione del fermo. Prima di diventare legge, il decreto deve ottenere l'approvazione della Camera. Ecco una sintesi delle novità su cui il Governo è stato duramente contestato dall'opposizione (salvo eventuali ...

segue a pagina 2



Navigator m'è dolce
in questo mare...

PORTONUOVO.IT



Committenza e autotrasporto Cala il sipario del Fermo?

Le tariffe minime irrompono nella mediazione vanificando gli sforzi del governo

PAOLO GIORDANO
ROMA

Sul Tavolo a tre, governo-committenza-autotrasporto, sta scendendo "la nebbia": la vista del traguardo si va sfumando, dopo quattro mesi di lavoro. Quattro mesi che sono stati comunque utili. In primo luogo riguardo al metodo di lavoro: per la prima volta tutti gli "attori" sono stati posti a confronto contemporaneamente. Inoltre, sono stati raggiunti risultati concreti: il rappresentante del governo, il sottosegretario ai Trasporti Bartolomeo Giachino, nella sua veste di "mediatore" ha presentato, nella riunione del 20 aprile, sette proposte su altrettante rilevanti questioni, che erano irrisolte da anni. Ricordiamo tali questioni in estrema sintesi: tempi di

pagamento; tempi di carico e scarico; gestione dei pallets; corresponsabilità tra vettore e committente del trasporto; più accentuata gradualità delle sanzioni sui tempi di guida e di riposo; limitazioni nella subvezione; contratti di quantità e durata. Giachino ha sottolineato che un accordo su tali punti e la conseguente approvazione avrebbero portato un notevole miglioramento al settore, e al paese. Le proposte sono state accolte inizialmente, e in generale, in modo favorevole dal Tavolo. Ad esempio, da parte della committenza, la Confetra ha sottolineato che seppure con difficoltà per certi particolari aspetti, comunque "aggiustabili", avrebbe accettato le proposte del governo, se un tale atto avesse permesso

una positiva chiusura della trattativa. La Confindustria si è posta sulla medesima linea, pur chiedendo "aggiustamenti" sulle prime cinque proposte e sostenendo, comunque, che l'accordo avrebbe dovuto rinnovare il funzionamento del settore che avrebbe dovuto imboccare con decisione la via della difesa della concorrenza e della libertà negoziale. Anche i rappresentanti degli autotrasportatori hanno dimostrato, al di là di qualche polemica, un atteggiamento di disponibilità. Sembrava fatta. Così non è stato.

Nell'ultima riunione l'Unatras aveva dichiarato di poter accettare le prime cinque proposte del governo, anche se con una modifica per quanto riguardava i tempi di carico e scarico (la proposta del

governo era di due ore di franchigia valide in tutte le situazioni, mentre l'Unatras ha chiesto una franchigia calcolata in quattro minuti per tonnellata). Poi è uscito un coniglio dal cappello: la richiesta da parte dei rappresentanti degli autotrasportatori di reintrodurre i "costi minimi di sicurezza" sui contratti di quantità e durata. In altre parole, secondo la committenza, la reintroduzione delle tariffe obbligatorie. Una novità assoluta, non solo rispetto ai quattro mesi di dibattito, ma anche all'accordo firmato nel novembre del 2008 con il ministro Matteoli nel quale le parti avevano concordato di escludere i "costi minimi" dai contratti scritti. Su questa richiesta c'è stata la dichiarazione di "non disponibilità" da parte della

committenza. E sul Tavolo è scesa la "nebbia".

Il problema da capire fino in fondo è perché ciò sia accaduto. Improvvisamente. E' probabile che la situazione oggettiva di una buona parte degli autotrasportatori, che le loro attuali condizioni di lavoro siano così difficili e preoccupanti che cercano riparo, ammesso che serva, nell'adozione di un sistema di tariffe che possa garantire almeno un minimo, almeno la sopravvivenza. Ed è altrettanto probabile che tale convinzione stia creando problemi a livello politico-sindacale. Se le cose stanno così, il Tavolo, per fare fino in fondo il suo lavoro e per dare maggior senso e maggior peso alla sua "novità", dovrebbe fare uno sforzo per cercare di trovare una soluzione,



Bartolomeo Giachino, sottosegretario

per quanto difficile possa essere. Se invece la richiesta dell'Unatras è scaturita da un irresistibile richiamo delle antiche prassi, dal facile uso della minaccia del "fermo" come panacea per tutti i mali, il problema autotrasporto non si risolve. Resta "fermo", immobile, tragicamente immobile per il trasporto delle merci, per un'intera categoria di lavoratori, per l'economia. In una parola, per il paese.

Approvato in Senato il decreto sul Codice stradale

A. G.
ROMA

Finalmente si conclude un altro "round". Il difficile percorso alle camere del decreto di modifica del codice della strada passa alla Camera dei deputati. Sono trascorse settimane di discussioni in sede di Commissione e finalmente il Senato ha approvato il decreto che dovrebbe garantire una maggiore sicu-

rezza. Una parte rilevante delle nuove norme riguarda in modo specifico l'autotrasporto e gli autisti di veicoli industriali ed autobus.

Una serie di modifiche che arrivano in un momento di forte tensione nell'autotrasporto italiano vicinissimo alla convocazione del fermo. Prima di diventare legge, il decreto deve ottenere l'approvazione della Camera. Ecco una sintesi delle novità

su cui il Governo è stato duramente contestato dall'opposizione (salvo eventuali emendamenti approvati dai deputati).

Ore di guida e di riposo
Accettato l'emendamento governativo che rimodula le sanzioni sulla base di quanto viene superato il tempo di guida. Riduzione fino al 10% ed aggravamento oltre il 20%.

Rilascio patente
Sarà obbligatoria la certifi-

cazione di assenza di dipendenza da alcol e stupefacenti per il rilascio ed il rinnovo delle patenti superiori (C, D ed E). Si potranno guidare mezzi pesanti fino a 70 anni, con controllo annuale oltre i 65 anni.

Guida
Istituita la tolleranza zero per la guida dei veicoli pesanti in stato di ebbrezza e sotto l'effetto di stupefacenti. Chi guiderà veicoli che necessitano di patenti C, D ed

E dovrà mostrare un tasso alcolemico pari a zero. Pena fino a 15 anni di carcere per chi provocherà la morte di una o più persone alla guida di un veicolo sotto l'effetto di alcol e droghe.

Si potrà licenziare l'autista che subirà la sospensione della patente per guida in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di droghe.

Trasporti eccezionali
La scorta tecnica sarà estesa a tutte le tipologie di

carico.
Controllo sui veicoli
Sarà introdotta la "scatola nera" sui veicoli pesanti, che registrerà le principali attività del veicolo durante la marcia.

Cabotaggio terrestre
Sanzioni più gravi per i vettori esteri che non rispettano la normativa.

Multe agli stranieri
Dovranno essere pagate subito, pena il fermo amministrativo del veicolo.

Rapporto con le dogane italiane. Gli operatori preoccupati ne discutono

Le richieste di Confapi Tra.spe.log, Federagenti e Fedespediti

VALERIO DI VELO
ROMA

Gli operatori che hanno a che fare con le dogane si stanno preoccupando per il timore di trovare nel loro lavoro nuovi ostacoli, nuove lungaggini burocratiche. Ha cominciato la Confapi trasporto, spedizioni, logistica che, in riferimento alla circolare (11/D del 28 aprile) dell'agenzia delle dogane sui controlli preventivi all'esportazione, ha sottolineato: "La dogana italiana ha voluto richiamare i suoi uffici a rispettare il percorso stabilito dalle procedure per il rilascio dei certificati di circolazione delle merci con l'invito a sensibilizzare gli operatori economici e i loro rappresentanti in dogana, in caso di richiesta di tali certificati, a dichiarare scrupolosamente gli esatti

e veritieri dati dell'origine e delle condizioni delle merci. In particolare, la circolare, oltre a richiedere questa scrupolosa osservanza dei requisiti formali e sostanziali nella presentazione della domanda, stabilisce che tali certificati debbano essere presentati alla dogana competente almeno dieci giorni prima della dichiarazione doganale". Tutto ciò, ovviamente, richiede perdite di tempo e aggravio di costi. La Confapi ha sottolineato che "l'amministrazione doganale italiana ancora una volta ha preferito, di fronte a pochi operatori poco attenti nell'osservanza delle norme, dettare disposizioni restrittive e onerose a carattere generale, piuttosto che scoprire e sanzionare gli operatori responsabili di false o errate

C'è poca chiarezza nelle nuove norme

I problemi sollevati dalle direttive Ue

dichiarazioni".

Anche la Fedespediti e la Federagenti, in un convegno a Genova, hanno chiesto all'agenzia delle entrate e a quella delle dogane "momenti di confronto con gli operatori per risol-

vere le criticità emerse con l'emanazione del decreto dell'11 febbraio 2010" che ha recepito le tre direttive comunitarie di modifica del regime di tassazione e dell'imposizione dell'Iva. La nuova normativa ha modificato, infatti, le regole di "territorialità", la cui funzione è quella di stabilire quale Stato, fra più paesi coinvolti in un'operazione rilevante ai fini dell'Iva, abbia diritto alla percezione dell'imposta. Il presidente della Fedespediti, Piero Lazzeri ha sottolineato che "L'augurio degli spedizionieri è che le nostre istituzioni siano in grado di fare maggiore chiarezza sull'interpretazione delle norme e che la loro applicazione sia univoca in tutti i paesi comunitari al fine di garantire una corretta concorrenza sul mercato". Pa-

radossalmente tra gli obiettivi della nuova disciplina vi sono lo snellimento e il miglioramento dell'intero assetto normativo legato all'imposta sul valore aggiunto e l'adozione di adeguati strumenti per prevenire e reprimere fenomeni legati all'evasione e all'elusione fiscale. Ma, come ha dichiarato Filippo Gallo, presidente della Federagenti: "In concreto vi sono aspetti nelle nuove regole poco chiari, come ad esempio l'identificazione del soggetto stabilito e del momento impositivo. Altro problema, anche in termini finanziari, è per l'operatore italiano la perdita dello status di esportatore abituale. Su tale aspetto è importante un intervento delle autorità competenti".



Filippo Gallo, presidente Federagenti



Piero Lazzeri, presidente Fedespediti

Le Ferrovie dello Stato hanno già da tempo abbandonato il traffico cargo

L'onorevole Francesco Aracri interviene sui problemi del trasporto

F. PAOLO LI DONNI
ROMA

Parlando di logistica, balza agli occhi il continuo processo di acquisizioni d'impresе che le ferrovie tedesche e francesi stanno portando avanti in Europa. Un fermento che in tempo di crisi lascia di stucco. Di fronte a questa "offensiva" non è chiara la strategia italiana del Gruppo Fs. Cosa ne pensa?

E' sotto gli occhi di tutti che le Fs hanno già da tempo abbandonato il traffico cargo per puntare le carte sull'alta velocità. Questa scelta sta penalizzando duramente anche il trasporto dei pendolari, che sono, non dimentichiamolo, la vera forza lavoro del paese. Su questo aspetto dovremo intervenire. Tornando al traffico merci, sottolineo che molte società di trasporto sono oggi in forte difficoltà per la chiusura di tanti collegamenti ferroviari diretti, ad esempio, tra il nord Italia e la Sicilia e viceversa. Molti sono gli operatori che hanno centinaia di casse mobili, adatte al trasporto via ferro, ferme sui loro piazzali con danni enormi. In merito alla "strategia" italiana, credo che occorra stare attenti a non finire con il dipendere



Un problema la bocciatura dell'autonomia finanziaria dei porti

Autotrasporto sotto scacco. Occorre più rispetto e più coerenza

Nella foto l'onorevole Francesco Aracri, vice presidente della Consulta nazionale Trasporti del Pdl

la nomina del presidente dell'Autorità portuale, che nel provvedimento presentato è sicuramente più snello prevedendo un confronto diretto tra la Regione e il ministero dei Trasporti, e la possibilità di far nascere più velocemente aree retroportuali tramite un'intesa tra la Regione e l'ente portuale.

Problema molto delicato è invece la "bocciatura" dell'autonomia finanziaria delle Autorità portuali. Di questo argomento si dovrà discutere e si dovrà verifi-

care se l'impostazione del decreto non finisca con il compromettere in qualche maniera la funzionalità e l'efficienza dei nostri porti. Evidenza oggi da evitare vista la forte concorrenza sia di altri porti comunitari sia di quelli africani. Personalmente sono favorevole all'autonomia finanziaria e anche alla partecipazione di privati nei processi di sviluppo dei porti in una visione responsabile che non crei situazioni di monopolio a svantaggio della concorrenza e quindi dell'utenza degli scali marittimi.

Il governo ha sventato più volte il rischio di un fermo dell'autotrasporto, che nelle attuali condizioni di difficoltà economiche rappresenterebbe un fortissimo danno. L'idea di un tavolo tripartito autotrasportatori-comittenza-governo ha avviato un confronto diretto con al centro la riforma dell'autotrasporto. La sua opinione in merito?

In primo luogo, la committenza non può e non deve continuare a far finta che il prezzo del greggio sia un tema che non la riguarda affatto. Molte quotazioni del trasporto merci via strada sono ferme da troppo tempo e gli autotrasportatori sono

in grosse difficoltà perché i conti a fine anno non quadrano. Non è pensabile che un settore strategico come questo debba essere posto sotto scacco. Occorre più rispetto e più coerenza.

Un'ultima domanda. Il 4 giugno il Propeller Club organizzerà a Genova il 2° Forum nazionale della disciplina dell'autotrasporto, occasione in cui sarà riproposto un "testo unico" dell'autotrasporto. Come giudica l'iniziativa e crede che possa essere condivisa dalla maggioranza?

Tutte le proposte sono interessanti se appoggiano azioni realizzabili e se vanno nella direzione di creare un largo consenso, senza privilegiare qualcuno. Sono da sempre dalla parte di chi agisce in questa direzione, come dimostra la mia storia politica. Nella consulta nazionale Trasporti del Pdl, di cui sono vicepresidente, abbiamo affrontato molte questioni delicate e non escludo che nel prossimo futuro potranno anche essere prese iniziative a carattere regionale per avere un quadro più completo dei problemi legati al trasporto. Quindi, non esistono preclusioni.

troppo da vettori ferroviari stranieri.

E' stato appena presentato dal ministro Matteoli il decreto legge sulla riforma della 84/94 che ha sollevato critiche da parte dell'Assopporti, in primo luogo perché non prevede l'autonomia finanziaria delle Autorità portuali. Di tutto ciò si discuterà in parlamento. Lei come giudica il provvedimento?

Ritengo che contenga spunti interessanti. Giudico però che, non essendo stato ridotto il numero delle Autorità portuali, oggi, secondo me, troppo numerose, vada introdotta una visione strategica sulla divisione tra scali di rilevanza internazionale, nazionale e regionale. Una visione che, ad esempio, è invece mancata totalmente a Fabio Ciani, presidente dell'Autorità portuale di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta. Altri aspetti positivi riguardano l'iter del-

Sicurezza stradale, sussiste il problema del monitoraggio

Rocco Giordano denuncia: "troppi gli attori impegnati nella raccolta dei dati"

ANTONELLA TOZZI
ROMA

«Troppi gli attori impegnati nell'individuazione dei dati. È necessaria un'unica banca dati». E' quanto osserva Rocco Giordano, docente di politica ed economia di trasporti e logistica dell'Università di Salerno, nel corso della presentazione del volume intitolato "La sicurezza: tra analisi dei dati e monitoraggio delle politiche". Molti, infatti, gli istituti coinvolti nell'elaborazione dei dati. L'Acì e il ministero dell'Economia per i veicoli e le loro caratteristiche, l'Aiscat per i flussi di traffico e gli incidenti verificatisi sulle autostrade gestite dai propri associati, l'Anas per la portata del flusso di traffico, l'Inail per gli incidenti stradali con danni alle persone, l'Ania per i sinistri e i danni economici, la Polizia stradale con l'arma dei Carabinieri per gli incidenti e le infrazioni commesse, che poi vengono elaborati dall'Istat. Persino alcuni enti territoriali hanno costruito banche dati sul traffico. "E' necessario un progetto di omogeneizzazione del data-base", dichiara Rocco Giordano.

La Banca dati Istat-Acì, che risulta essere la rilevazione più completa sugli incidenti stradali attualmente disponibile, presenta molti limiti. Non rileva gli incidenti di merci pericolose; non fornisce indicazioni sulla geometria della strada nel luogo del sinistro; sulle condizioni e le caratteristiche del traffico al momento del sinistro; sull'entità e l'esito dei feriti; sugli effetti economi-



Rocco Giordano professore presso l'Università di Salerno



Roberto Sgalla, direzione Polizia Stradale

ci del sinistro. "Una soluzione - osserva Giordano - è costruire un sistema informativo che raccolga e integri i dati forniti dalle autorità di polizia con quelli sulle caratteristiche della strada dove si è verificato l'incidente, sui flussi di traffico, sulle conseguenze sanitarie". "Oltre al problema della molteplicità dei soggetti coinvolti nell'elabo-



razione dei dati c'è anche quello della tempestività - dichiara Roberto Sgalla, Direttore della Polizia Stradale - elemento fondamentale per individuare gli interventi necessari per ridurre il numero di incidenti". Inoltre, riveste un ruolo importante la comunicazione. Spesso quest'ultima non è coerente con i dati statistici, ma tende ad essere d'ef-

fetto e a contribuire a creare falsi miti. Un luogo comune è quello per cui molti pensano che i centri urbani siano più sicuri delle strade extraurbane, invece è dimostrato che oltre il 50% degli incidenti avviene proprio nei centri urbani".

Sempre frutto di una comunicazione distorta è il luogo comune per cui i tir vengono visti come i

killer delle strade. In realtà, l'autotrasporto concorre solo per il 7% negli incidenti mortali.

Secondo Confetra "l'autotrasporto sta diventando sempre più sicuro". Facendo riferimento ai dati dell'Ania, dal 2004 al 2008 si è registrato un calo della frequenza dei sinistri e degli incidenti causati da veicoli di peso superiore

ai 60 quintali con danni a persone. In particolare, nel 2004 la frequenza di sinistri era pari al 43,7% e l'incidenza del numero di sinistri con danni a persona pari al 9,89%; nel 2005, erano, rispettivamente, del 41,2% e del 9,49%; nel 2006 del 43% e dell'11,75%; nel 2007 del 27% e dell'8,34%; nel 2008 del 23,9% e del 7,21%. "L'allarme suscitato da un grave incidente provocato da un veicolo pesante è comprensibile - sottolinea Confetra - dato l'effetto notizia che spesso l'accompagna, come del resto accade per gli incidenti ferroviari o aerei. Ma se si lascia da parte l'emozione e si prova a guardare dentro le statistiche, si scopre che in Italia il percorso verso un autotrasporto più sicuro è una realtà incontrovertibile".

Sarebbe interessante capire qual è l'incidenza del trasporto in conto terzi rispetto al conto proprio nell'incidentalità. Un dato che potrebbe rivelarsi importante per individuare quali sono i margini di sicurezza maggiori e conseguentemente i meccanismi di incentivazione e disincentivazione.

"Purtroppo nessuno è in grado di fornire questi dati - conferma Roberto Sgalla. Gli enti dovranno sforzarsi di introdurre elementi di segmentazione e affinamento dei dati. E tale problema riguarda non solo il traffico pesante ma anche il traffico leggero. Per capire ad esempio quanti incidenti sono dovuti alla distrazione per l'utilizzo del cellulare alla guida o per la cattiva segnaletica".

Hupac punta sul combinato dei semirimorchi

DARIO IL MINIMO
MILANO

Hupac, compagnia intermodale svizzera, ha chiaro in mente il percorso da seguire per agganciare la ripresa nei prossimi anni. Le parole del suo presidente, Hans-Jörg Bertschi (nella foto), all'annuale incontro per la presentazione dei dati di bilancio 2009 sono state molto chiare: "il po-

tenziale per lo sviluppo del combinato strada-rotovia attraverso l'arco alpino sta nel segmento dei semirimorchi da quattro metri". Con l'inevitabile conseguenza, ossia aumentare il profilo delle gallerie: "Se s'intende fare sul serio - prosegue Bertschi - con il trasferimento del traffico nel transito alpino, l'adeguamento del profilo di quattro metri nel corridoio del San Gottardo deve essere messo in

cima alla lista delle priorità. Se tale adeguamento verrà realizzato solo con il progetto Ferrovia 2030, o addirittura più avanti, l'effetto di trasferimento creato dal tunnel NTFA potrà essere sfruttato solo con un ritardo di decenni".

Ma alle parole il presidente di Hupac ha fatto subito seguire i fatti dimostrando di credere realmente a ciò che va affermando. Hupac quindi annuncia nuo-

vi collegamenti dedicati al combinato dei semirimorchi stradali, che inizieranno entro quest'anno e che interesseranno l'Italia: tra Colonia e Novara, tra Rotterdam e Verona, tra Anversa e Verona. Inoltre, la società svizzera avvierà nuovi servizi intermodali tra Barcellona e Madrid, tra Duisburg e Taulov, tra Anversa e Ludwigshafen.

Nel 2009 Hupac ha subito gli scossoni della crisi

che ha provocato una flessione dei traffici del 13,5%. Complessivamente nel 2009 Hupac ha effettuato 607.284 spedizioni. È calato anche il fatturato del 18,2%, ma il bilancio resta in utile con un valore analogo a quello del 2008, 2,8 milioni di franchi svizzeri. Nei primi quattro mesi del 2010 i traffici sono in ripresa e mostrano un incremento del 18% rispetto allo stesso periodo del 2009.

