UNRAE truck & bus

NEWSLETTER

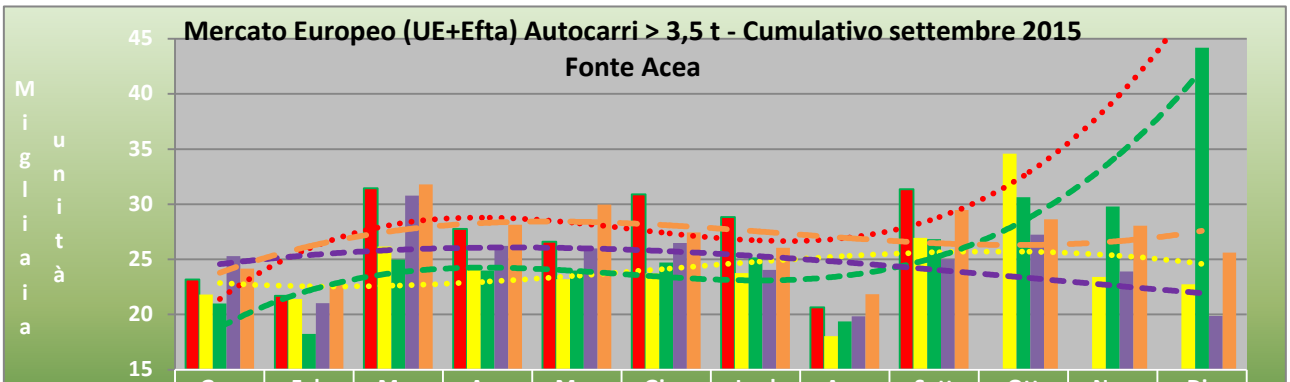
n. 56 Novembre 2015

MERCATO EUROPEO AUTOCARRI - ITALIA: ANZIANITÀ PARCO VEICOLI INDUSTRIALI - CONFARTIGIANATO CHIEDE INCENTIVI PER EUROVI - DELRIO SU RIFINANZIAMENTO FONDO GARANZIA PMI - TRASPORTOUNITO SU DELOCALIZZAZIONE - ANITA: FARE SISTEMA PER RILANCIARE LA LOGISTICA - LEGAMBIENTE: TPL IN AFFANNO - RIMINI: NASCE AGENZIA MOBILITÀ EMILIA ROMAGNA - ARCESE SPERIMENTA CAMION A GAS LIQUEFATTO - AUMENTANO INCIDENTI CON CAMION - TPL PIEMONTE: VERSO AGENZIA DELLA MOBILITÀ - RIMBORSI ALLE PMI: PIÙ FLESSIBILITÀ - RISANAMENTO COTRAL - SECONDA STAZIONE LNG A NOVI LIGURE - ALBO AUTOTRASPORTO: CONFERMA QUOTE 2016 - SERRACCHIANI E TAVOLO TECNICO FVG SU COMPETITIVITÀ AUTOTRASPORTO - DAL 1° NOVEMBRE CAMION PIÙ SICURI IN UE - VOLVO TRUCKS PER LA SICUREZZA - UK: SCARSEGGIANO I CAMIONISTI - AUSTRIA: SALARI MINIMI PER AUTISTI DISTACCATI E CABOTAGGIO - USA: ANDAMENTO MERCATO CLASSE 8 - USA: COSTI DEL TRASPORTO - USA: ALLEANZA GM-NAVISTAR - USA: NUOVO PONTE TRA CANADA E STATI UNITI - USA: CALIFORNIA CONCEDE INCENTIVI PER CAMION A METANO

ALLEGATI:
G.U. 3 OTTOBRE 2015 – DELIBERA MIT QUOTE ALBO AUTOTRASPORTO

MERCATO EUROPEO AUTOCARRI

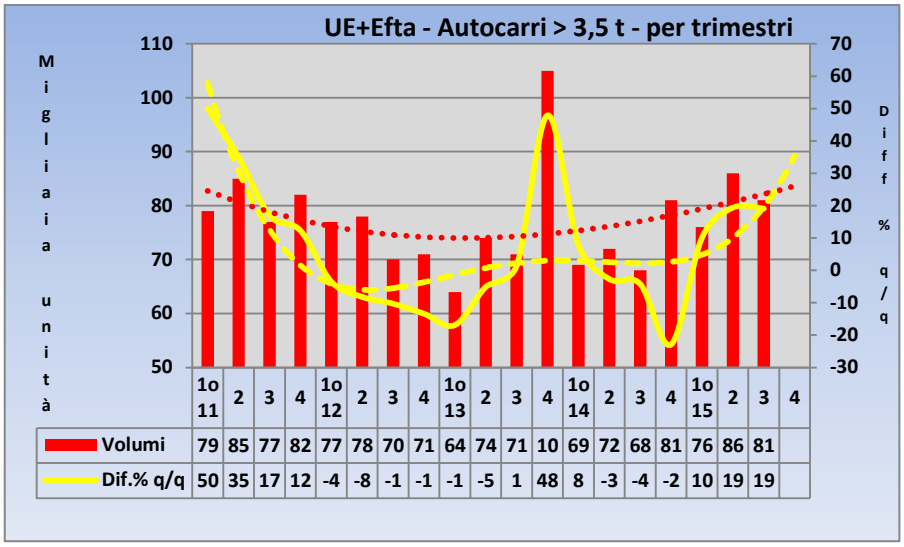
Continua a ritmo sempre sostenuto la crescita del mercato Autocarri (>3,5t), aumentato in settembre del 16,4%, con 31.351 unità immatricolate.



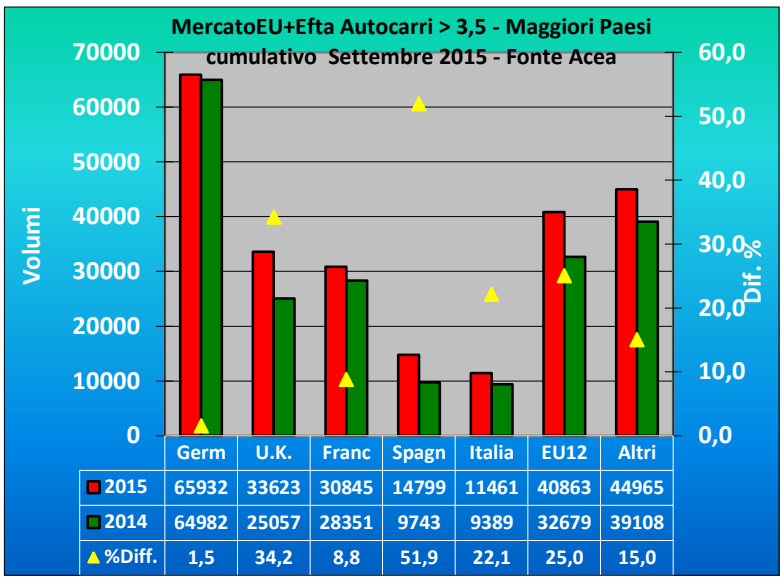
	Gen	Feb	Mar	Apr	Mag	Giug	Lugl	Ago	Sett	Ott	Nov	Dic
2015	23,18	21,7	31,44	27,75	26,61	30,9	28,83	20,65	31,35			
2014	21,8	21,4	26,16	24,31	23,19	23,72	23,76	18,05	26,94	34,58	23,41	22,74
2013	20,99	18,23	24,98	24	24	24,71	25,19	19,38	26,84	30,63	29,78	44,18
2012	25,28	21,04	30,77	26,22	25,99	26,47	24,06	19,84	25,01	27,23	23,89	19,88
2011	24,16	22,77	31,8	28,14	29,96	27,44	26,04	21,85	29,46	28,62	28,06	25,6

Anche i dati per trimestre mostrano che la ripresa si va consolidando.

Come per i mesi precedenti, l'incremento è soprattutto dovuto alla Spagna, che nel mese ha aumentato le immatricolazioni del 75% (frutto sempre del grande successo del "PIMA Transporte", programma d'incentivazione delle vendite di veicoli commerciali e autocarri),



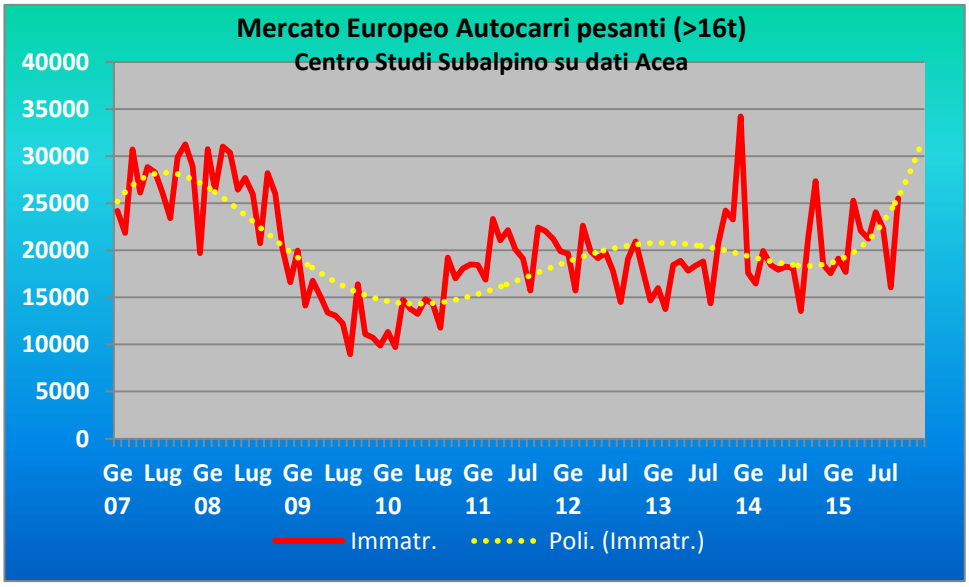
	1o 11	2	3	4	1o 12	2	3	4	1o 13	2	3	4	1o 14	2	3	4	1o 15	2	3	4
Volumi	79	85	77	82	77	78	70	71	64	74	71	10	69	72	68	81	76	86	81	
Dif.% q/q	50	35	17	12	-4	-8	-1	-1	-1	-5	1	48	8	-3	-4	-2	10	19	19	



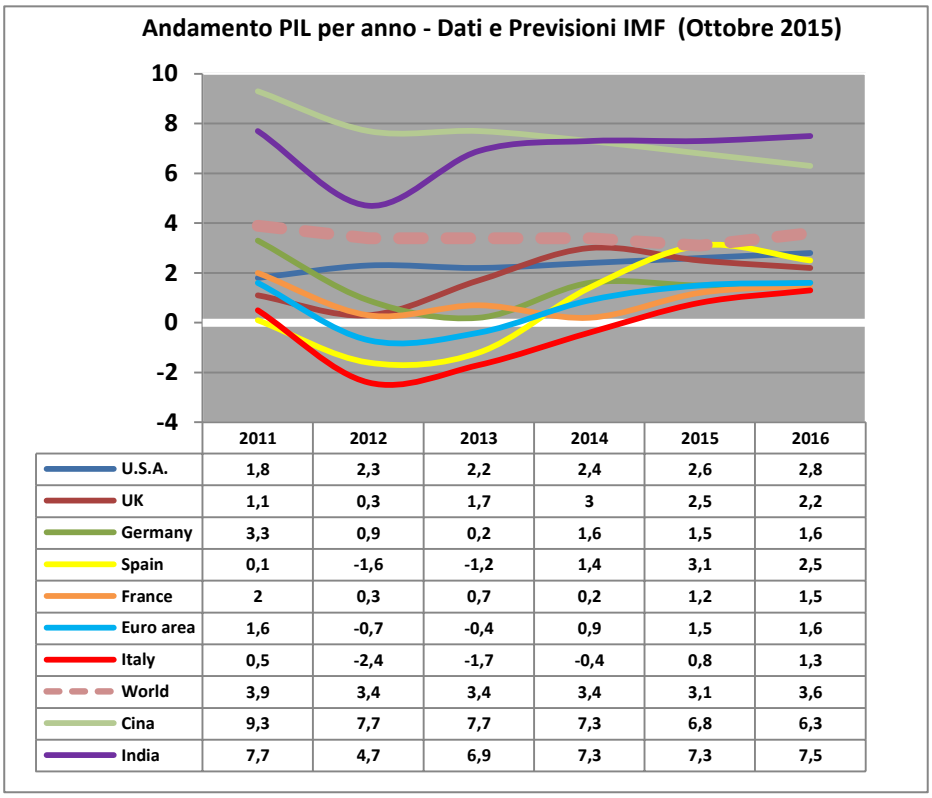
	Germ	U.K.	Franc	Spagn	Italia	EU12	Altri
2015	65932	33623	30845	14799	11461	40863	44965
2014	64982	25057	28351	9743	9389	32679	39108
▲%Diff.	1,5	34,2	8,8	51,9	22,1	25,0	15,0

seguita dalla UE12 con un +24,1% [con aumenti particolarmente rilevanti in Lituania (+41,4%), Romania (+37,9%), Lettonia (+31%), Polonia (+28,1%), Slovacchia (+27,3%) e Repubblica Ceca (+12,5%)] e dalla Gran Bretagna (+17,7%) che, dopo un anno consecutivo di perdite nel 2014, ha ormai stabilmente superato la Francia nella classifica europea degli autocarri >3,5t. Continua, comunque, nel mese di settembre la buona ripresa del mercato

francese che guadagna il 17,5%. In sensibile aumento anche la domanda in Italia: +39,7%. Stabile ma modesta la ripresa del mercato tedesco, che guadagna nel mese solo il 5,3%. Negativo il risultato dell'area dell'Efta (-2,8%).
Buon aumento dei mercati del Nord Europa.
Cumulativamente, nei primi nove mesi l'aumento sullo scorso anno si mantiene ad un +15,9%, soprattutto per le ottime *performances* della Spagna , cresciuta nel periodo di ben il 51,9%, dell'Olanda (+49,4%), e della Gran Bretagna (+34,2%), seguite dall'area della UEa12 con un aumento del 25% sullo scorso anno, [soprattutto per merito di Romania (+46,6%), Slovacchia (+26,6%), Slovenia (+25,8%), Polonia (+25,7) e Ungheria (+15,8%)], e dall'Italia con un +22,1%. La Francia guadagna l'8,8%, e la Germania, anche se in ripresa, guadagna solo l'1,5%. Perde l'area Efta (-4,3%).
Ancora più brillante a settembre l'andamento della domanda nel settore dei pesanti >16t: aumento nel mese del 19,4%, con 25.540 unità immatricolate,



dovuto in particolare, come già negli ultimi mesi, agli incrementi straordinari della Spagna (+79,3%), seguita ad una certa distanza dalla Gran Bretagna (+26,7%), sempre in recupero sulle pesanti perdite dello scorso anno, e della UEa12 (+26,5%). La Francia sale pure brillantemente nel mese: +20,5%; la Germania sale solo del 3,4%. L'area Efta perde il 4,3%. In aumento, invece, la quasi totalità dei Paesi del Nord Europa.
Cumulativamente nei primi nove mesi dell'anno il mercato UE+Efta è cresciuto del 19,7% con 193.737 unità immatricolate, ma con il progresso legato in maniera particolare all'aumento della domanda in Spagna (55,7%) seguita dalla Gran Bretagna (+44%), UEa12 (+28,7%), [quest'ultima soprattutto per i buoni risultati in Romania (+50,6%), Slovacchia (+32,9%), Polonia (+30,1%), Slovenia (+28,2%) e Ungheria (+17,4%)] e dall'Italia (+26,7%). La Germania chiude il periodo con un modesto +3,6%. La Francia continua a salire con maggiore vigore (+11,3%). L'area Efta chiude il periodo con un -5,3%. Anche in questo settore da segnalare l'ottima ripresa dell'Olanda (+52,1%) e della Danimarca (+36,5%). Positivi anche i risultati di vendita dei Paesi del Nord Europa, esclusione fatta solo della Svezia.
Guardando agli andamenti economici e alle prospettive future, il Fondo Monetario Internazionale ha appena pubblicato il *World Economic Outlook* di ottobre che ha confermato una previsione di crescita nel 2015 per l'Eurozona dell'1,5%, identica a quella avanzata ad aprile, mentre ha ritoccato al ribasso, all'1,6%, la previsione per il 2016. Una ripresa modesta, quindi, dove a pesare è la crescita tedesca, «più debole», mentre a spingere, oltre a Roma, sono Madrid e Dublino. In rialzo, infatti, le stime sull'Italia, allo 0,8% quest'anno (dallo 0,7%) e all'1,3% l'anno prossimo (dall'1,2%). Su scala globale, l'FMI ha ritoccato al ribasso le previsioni di crescita 2015, di un altro 0,2% al 3,1%, con una accelerazione al 3,6% (diminuita dello 0,2%) nel 2016.



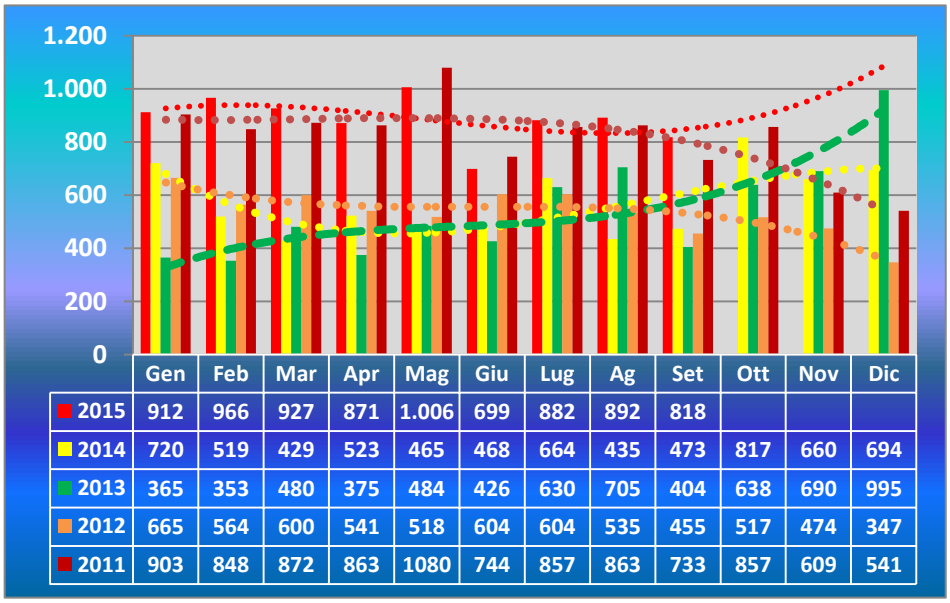
	2011	2012	2013	2014	2015	2016
U.S.A.	1,8	2,3	2,2	2,4	2,6	2,8
UK	1,1	0,3	1,7	3	2,5	2,2
Germany	3,3	0,9	0,2	1,6	1,5	1,6
Spain	0,1	-1,6	-1,2	1,4	3,1	2,5
France	2	0,3	0,7	0,2	1,2	1,5
Euro area	1,6	-0,7	-0,4	0,9	1,5	1,6
Italy	0,5	-2,4	-1,7	-0,4	0,8	1,3
World	3,9	3,4	3,4	3,4	3,1	3,6
Cina	9,3	7,7	7,7	7,3	6,8	6,3
India	7,7	4,7	6,9	7,3	7,3	7,5

La crescita globale, spiega il Fondo, è «moderata e irregolare», e mescola «la ripresa nelle economie avanzate» e «il rallentamento nei mercati emergenti», soprattutto della Cina. Secondo gli economisti del FMI pesano, inoltre sugli esportatori i bassi prezzi delle materie prime, in particolare il petrolio. Soffrono soprattutto la Russia, che quest'anno vede il PIL contrarsi del 3,8% (-0,4 punti sulle stime di luglio) e dello 0,6% l'anno prossimo (-0,8 sulla stima di luglio), e il Brasile, che dovrebbe registrare quest'anno una flessione dell'economia del 3% (-1,5%) e dell'1% l'anno prossimo (-1,7%). Invariate le stima sulla Cina, vista al +6,8% nel 2015 e al +6,3% nel 2016, contro il +7,3% registrato nel 2014.

Dovrebbe rafforzarsi la ripresa dell'Eurozona, che pure il Fondo continua a definire «modesta».

Per quanto riguarda, quindi, il settore dei veicoli commerciali e degli autocarri, con dati economici previsti comunque in miglioramento, si può anticipare che continui per il resto dell'anno il *trend* positivo di mercato, anche se con peso diverso secondo le varie aree.

In Italia, dove a settembre si sono consuntivate, secondo Acea, 1.137 immatricolazioni di autocarri >3,5t, contro le 814 immatricolazioni di un anno fà nello stesso periodo, pari al +39,7%, **<u>le immatricolazioni di rimorchi e semirimorchi</u>,** con 818 unità, sono pure aumentate nel mese, ma del 72,9%.



	Gen	Feb	Mar	Apr	Mag	Giu	Lug	Ag	Set	Ott	Nov	Dic
2015	912	966	927	871	1.006	699	882	892	818			
2014	720	519	429	523	465	468	664	435	473	817	660	694
2013	365	353	480	375	484	426	630	705	404	638	690	995
2012	665	564	600	541	518	604	604	535	455	517	474	347
2011	903	848	872	863	1080	744	857	863	733	857	609	541

Cumulativamente nei primi nove mesi si sono immatricolati 7.973 ri morchi e semirimorchi, il 69,8% in più dello stesso periodo dello scorso anno. Le marche estere hanno coperto nel cumulato dei primi 9 mesi il 58,5% del totale. Nello stesso periodo sono stati immatricolati, secondo i dati Acea, 11.461 autocarri >3,5, il 22,1% in più dello stesso periodo dello scorso anno.

NOTIZIE DELL'ITALIA

IN ITALIA, AUTOCARRI DATATI E CON UNA VITA MEDIA ELEVATA

Trasporti-Italia.com, 6 ottobre 2015 - Veicoli datati con una media di 16 e 19 anni: è questa la fotografia scattata rispettivamente sul parco circolante italiano di autocarri pesanti (con peso totale a terra dalle 16 tonnellate in su) e di mezzi medi, dalle 3,5 alle 16 tonnellate, dal Centro Ricerche Continental Autocarro su dati dell'Aci.
L'immagine che ne deriva, dunque, è quella di strumenti di lavoro vecchi, inquinanti e non troppo sicuri.
In particolare, sono le Regioni del Sud Italia, rispetto a quelle del Centro e del Nord, quelle che registrano l'età media più alta; fra queste il primato negativo spetta alla Sicilia con una media di 20 anni per i mezzi pesanti e di 22 anni per quelli medi (in questo caso il *record* è *ex aequo* con la Calabria). La Regione in cui circolano i veicoli più giovani risulta essere, invece, all'estremo geografico opposto, in Trentino Alto Adige, dove gli autocarri pesanti hanno in media 11 anni mentre quelli medi vivono 14 anni.

CONFARTIGIANATO CHIEDE INCENTIVI PER CAMION EURO VI

TrasportoEuropa.it, 13 Ottobre 2015 - Confartigianato Trasporti sottolinea che l'età media dei veicoli industriali con massa complessiva oltre 16 tonnellate è di 16 anni, che cresce a 19 anni nel segmento tra 3,5 e 16 tonnellate. Chiede incentivi per l'acquisto di camion dell'ultima generazione.
Il Centro Ricerche Continental Autocarro ha elaborato i dati dell'Aci sull'età del parco italiano dei veicoli per trasporto delle merci e i risultati mostrano che quelli sopra le 16 tonnellate toccano i sedici anni. Tanto, se si pensa che la normativa Euro 3 è entrata in vigore nel 2001. Secondo il centro Studi, la causa di un valore così elevato è la crisi economica, che ha drasticamente ridotto la capacità d'investimento da parte delle imprese di autotrasporto, che hanno lasciato invecchiare le flotte. La situazione varia anche a livello regionale: la Sicilia è la regione con il parco più anziano (vent'anni), mentre il Trentino Alto Adige è quella con i veicoli più giovani (undici anni).
Partendo da questi dati, Confartigianato Trasporti chiede al Governo una politica d'incentivi destinati all'acquisto di veicoli con motore Euro VI. Un'occasione perduta, secondo l'Associazione, è il Decreto sui contributi per gli investimenti nell'autotrasporto, che non comprende i veicoli *diesel* Euro VI, dedicandosi solamente a quelli con alimentazione a gas naturale. Un altro strumento che può ringiovanire il parco è il Fondo di Garanzia, che per l'autotrasporto non ha più risorse. Confartigianato Trasporti ne chiede il rifinanziamento.

DELRIO PROMETTE SOLDI PER FONDO GARANZIA

TrasportoEuropa.it, 15 Ottobre 2015 - Dopo le proteste da parte delle Associazioni dell'autotrasporto, il Ministro dei Trasporti annuncia il prossimo rifinanziamento del Fondo di Garanzia per piccole e medie imprese.
Secondo quanto riferisce una nota della Fita Cna, il Ministro dei Trasporti, Graziano Delrio, ha parlato del Fondo di Garanzia per l'autotrasporto durante il *question time* alla Camera. Dopo avere affermato che il Fondo *" è uno strumento efficace di ausilio per l'autotrasporto"* e confermato che il gestore lo ha sospeso il 21 settembre per mancanza di fondi, Delrio ha dichiarato che *"questo fatto va sicuramente corretto".* In concreto, il Ministro precisa di avere *"già attivato i canali presso il Ministero dello Sviluppo Economico per il ripristino di questo Fondo e abbiamo dato disponibilità a rifinanziare il Fondo con la possibilità di altre risorse all'interno delle risorse del Ministero dei*

trasporti nel 2016. Questi interventi di sostegno al credito sono sempre concepiti per l'incentivazione al rinnovo dei mezzi in dotazione".

TRASPORTOUNITO: 25.000 IMPRESE AUTOTRASPORTO HANNO DELOCALIZZATO

TrasportoEuropa.it, 21 Ottobre 2015 - L'Associazione degli autotrasportatori afferma che un'azienda di trasporto stradale su tre ha spostato parte o l'intera attività in Paesi dell'Europa orientale, causando un danno al solo Erario di otto miliardi in sette anni.
Secondo la ricerca di TrasportoUnito, negli ultimi sette anni 25mila autotrasportatori hanno aperto una filiale all'Est, se non addirittura hanno trasferito completamente l'attività. E non si tratta solo di grande imprese, ma anche di quelle **ritenute in Italia di media dimensione**, ossia con una flotta di 40-50 veicoli. La ricerca precisa anche quali sono i danni per l'Italia di questa massiccia delocalizzazione.
"L'esodo degli autotrasportatori all'Est ha sottratto all'Erario risorse economiche quantificabili, nel periodo di sette anni, in oltre otto miliardi di euro fra oneri, imposte dirette, accise sui carburanti e tasse. Ciò senza considerare **l'impatto sociale negativo sull'intero comparto dell'autotrasporto,** che ha subito la perdita di almeno 120 mila posti di lavoro, ma anche sull'indotto, con la riduzione delle attività delle officine o addirittura la loro chiusura, unitamente a quella dei concessionari".
Commentando i risultati della ricerca, il Segretario Generale dell'Associazione, Maurizio Longo, spiega che "queste 25mila imprese testimoniano che l'Italia è ormai definitivamente fuori dal mercato, che ha posto in essere tanti e tali vincoli, ostacoli normativi e burocratici, ma anche forme di pressione non solo fiscale, che rendono il nostro Paese incompatibile con la sopravvivenza delle imprese di autotrasporto e di logistica".
Le sue conclusioni **non mostrano un esito positivo**: "Cercare di arginare il fenomeno della delocalizzazione significherebbe confondere causa con effetto. Gli imprenditori del settore fanno e cercano di fare impresa, e questo non è possibile in un Paese fiscalmente letale che alle tasse somma i danni quotidiani di una struttura operativa anacronistica. E' per questo che, allo stato attuale, non esiste neppure la più lontana speranza di riportare le attività delle aziende a casa".

ANITA: FARE SISTEMA PER RILANCIARE LA LOGISTICA ITALIANA

Trasporti-Italia.com, 26 ottobre 2015 - *"L'Italia si colloca al 20° posto per le performance logistiche e, oltre a soffrire di carenze infrastrutturali, si colloca, per quanto attiene il costo della manodopera nel settore logistica e trasporti, al secondo posto, dopo la Svezia, nel rapporto percentuale tra oneri sociali e retribuzioni". Lo ha dichiarato Thomas Baumgartner Presidente dell'Associazione Anita nel corso del Convegno "La logistica italiana, leva strategica per l'economia internazionale",* che si è svolto a Milano nei giorni scorsi.
Anita registra ancora tempi troppo lunghi di sdoganamento delle merci e eccessiva burocrazia con tempistiche lunghissime per le concessioni edilizie per centri logistici. Per avere un sistema logistico competitivo a livello europeo sarebbe fondamentale eliminare, secondo Baumgartner - l'alto costo e la poca flessibilità della manodopera. L'Associazione propone decontribuzione e defiscalizzazione degli oneri sociali per gli autisti impiegati in tratte internazionali, una sorta di doppio registro come è stato fatto per il comparto marittimo al fine di frenare la delocalizzazione, così da favorire il *reshoring* e l'aumento di occupazione in Italia.
"È necessario, inoltre, procedere con la piena liberalizzazione del settore ferroviario e favorire l'ingresso di nuovi operatori sul mercato. Ciò creerà le condizioni per sviluppare un sistema competitivo, capace di proporre innovazione, maggiore produttività e miglior rapporto qualità/prezzo, ma occorre che ci sia cooperazione tra le diverse modalità di trasporto: così

facendo, ciascun operatore potrà utilizzare quella più conveniente a seconda della tipologia di merce e dei tempi di resa", ha concluso il Presidente Baumgartner.

RICERCA LEGAMBIENTE: TRASPORTO PUBBLICO IN AFFANNO IN TUTTA ITALIA

Trasporti-Italia.com, 26 ottobre 2015 - Presentata oggi la ventiduesima edizione di "Ecosistema Urbano", la ricerca di Legambiente, realizzata in collaborazione con l'Istituto di ricerche Ambiente Italia e Il Sole 24 Ore, sulla vivibilità ambientale di 104 Capoluoghi di Provincia italiani. In tema di politiche di mobilità, il trasporto pubblico si mostra in grande affanno un po' ovunque, con il 68% dei Comuni che vede diminuire il numero di passeggeri trasportati, unica eccezione per Bologna, con un dato in controtendenza (+6%). Sostanziale stabilità per la rete di piste ciclabili e isole pedonali. Soltanto Bolzano è riuscita a limitare gli spostamenti motorizzati privati al di sotto di un terzo dei complessivi, mentre in 46 città questa percentuale supera ancora il 50%.
Tra le grandi Città cresce Venezia con 629 viaggi per abitante annui (erano 592 l'anno passato) e cala Milano (457 viaggi per abitante all'anno rispetto ai 474 dello scorso anno). Tra le Città medie, Brescia e Trento superano i 150 viaggi/abitante annui, mentre Catania, Messina, Palermo e Taranto non raggiungono i 50. I valori peggiori sono per Alessandria, Brindisi, Grosseto e Latina che non arrivano nemmeno a 15 viaggi per abitante nell'arco dei 12 mesi.

RIMINI: NASCE LA NUOVA AGENZIA DELLA MOBILITÀ ROMAGNOLA

Trasporti-Italia.com, 26 ottobre 2015 - Nei prossimi mesi verrà costituita l'Agenzia della Mobilità Romagnola (A.M.R. Srl consortile). Gli Enti Soci di Agenzia Mobilità di Rimini hanno approvato il progetto di scissione parziale della Società in favore dell'Agenzia ravennate AMBRA. L'operazione è prevista dalla Legge Regionale, ma per il bacino riminese è anche funzionale al perseguimento dell'obiettivo di separare le attività e i costi riferiti ai servizi del trasporto pubblico locale.
La gestione degli investimenti rimarrà di competenza della Patrimonio Mobilità Srl consortile (società degli *asset* dell'ambito provinciale riminese), proprietaria dei beni funzionali al trasporto pubblico locale, che spiega in una nota: *"Dalla costituzione dell'Agenzia Unica Romagnola deriveranno economie sia per quanto riguarda i costi di struttura (nascerà un unico soggetto al posto delle attuali tre agenzie), sia per quanto riguarda i costi dei servizi di trasporto pubblico locale, la cui assegnazione potrà essere bandita con un'unica gara per l'intero bacino romagnolo".*

ARCESE SPERIMENTA IL CAMION A GAS LIQUIDO

TrasportoEuropa, 28 Ottobre 2015 - La Società di autotrasporto trentina ha provato durante la scorsa estate alcuni trattori Iveco alimentati esclusivamente a gas naturale liquefatto.
La sperimentazione, avvenuta a luglio e agosto, rientra in un ampio programma di sviluppo del gas naturale liquefatto nel trasporto, cui collaborano anche l'Iveco, alcuni *terminal* ferroviari e la filiera di produzione e distribuzione del metano. L'obiettivo è valutare le prestazioni di questo carburante nei veicoli pesanti. *"In particolare, Arcese ha effettuato i primi test volti a verificare le performance del GNL in termini di consumi e risparmio, ma soprattutto l'affidabilità dei motori sotto sforzo e la loro autonomia",* scrive l'Azienda di autotrasporto in una nota. Marco Manfredini, Vice President Operations FTL di Arcese spiega che: *"i test sono stati completati e, in attesa dell'analisi finale dei dati raccolti, confermiamo la volontà dell'azienda di investire nel GNL in quanto alternativa al gasolio per rendere ancora più eco-sostenibili i nostri servizi di trasporto"*. Ora l'azienda sta analizzando i dati dei due mesi di sperimentazione.

AUMENTANO I CAMION COINVOLTI IN INCIDENTI MORTALI

TrasportoEuropa.it, 29 Ottobre 2015 - I dati della Commissione per la sicurezza stradale relativi al primo semestre del 2015 mostrano che sono in aumento gli incidenti stradali gravi rispetto allo stesso periodo dello scorso anno.
La statistica considera solamente gli incidenti rilevati dalla Polizia Stradale e dai Carabinieri, ma non quelli della Polizia Locale. Complessivamente, da gennaio a settembre 2015 ci sono stati 1.220 incidenti mortali, con un aumento del 3,4% rispetto allo stesso periodo del 2014, che hanno causato 1.317 morti (+2,8%). La gran parte di questi incidenti (1.047) è avvenuta sulla viabilità ordinaria, causando 1.123 morti (+2,4%).
Gli incidenti mortali che hanno coinvolto veicoli con massa complessiva superiore a 3,5 tonnellate sono stati 169, contro i 152 dell'anno precedente, causando 187 morti (quattordici in più). Di questi, 29 sono morti sul camion, 117 su autovetture, 22 su veicoli a due ruote e 19 erano pedoni. Anche in questo caso, la maggior parte degli incidenti è avvenuta sulla viabilità ordinaria: 107 eventi nel 2015, contro 102 dell'anno precedente, che hanno causato 117 morti (contro i 110 del 2014). Però, l'incremento percentuale maggiore si rileva in autostrada, dove nel 2015 sono avvenuti 62 incidenti mortali con veicoli pesanti, il 12% in più dell'anno precedente, che hanno causato 70 morti (contro i 63 del 2014).
Il giorno della settimana che mostra un maggior numero d'incidenti mortali che coinvolgono i mezzi pesanti è stato il lunedì (39 eventi), seguito dal mercoledì (31 eventi), dal giovedì (29), dal martedì (28), dal venerdì (24), dal sabato (11) e dalla domenica (7). Ma questa distribuzione può cambiare, perché nel 2014 il giorno con maggiori incidenti fu il martedì (32 casi), seguito da lunedì e venerdì (con 28 casi ciascuno). Nei sette eventi della domenica, due sono avvenuti in autostrada e cinque su strade statali. Cinque incidenti hanno coinvolto veicoli con massa complessiva superiore a 7,5 t, mentre di uno non si conosce il tipo, perché l'autista è fuggito senza prestare soccorso.
Questi dati hanno aperto il dibattito sulle cause di questa tendenza d'incremento degli incidenti mortali che coinvolgono i camion (ma non è detto che i veicoli pesanti siano sempre la causa). La differenza in termini assoluti potrebbe essere casuale o potrebbe derivare dall'aumento dei veicoli pesanti in circolazione, a causa di un leggero attenuamento della crisi. Alcuni esponenti delle Associazioni degli autotrasportatori ipotizzano un collegamento con la soppressione dei costi minimi dell'autotrasporto, avvenuta all'inizio di quest'anno.

TPL PIEMONTE: PASSI IN AVANTI VERSO L'AGENZIA DELLA MOBILITÀ

Trasporti-Italia.com, 29 ottobre 2015 – L'istituzione dell'Agenzia della Mobilità Piemontese è in dirittura d'arrivo. Il 65% degli Enti che hanno diritto a farne parte, infatti, ha aderito. Da qui, il via libera alla pubblicazione dell'elenco delle adesioni sul Bollettino Ufficiale della Regione.
Non appena avverrà la pubblicazione sarà possibile convocare la prima riunione dell'Assemblea che, a sua volta, approverà in via definitiva lo Statuto e nominerà il Consiglio di Amministrazione.
L'Agenzia, prevista da una Legge regionale approvata lo scorso febbraio, avrà il compito di gestire il trasporto pubblico locale piemontese e sarà composta da tutte le Amministrazioni che si occupavano singolarmente del settore, ovvero Regione, Province, Comuni Capoluogo e Comuni oltre i 30mila abitanti.
La gestione dell'Agenzia sarà divisa in quattro bacini: Torino, Cuneo, Asti - Alessandria e Province del Nord Piemonte. Ogni bacino si vedrà assegnate le risorse e definirà i servizi autonomamente, coordinando le gare d'appalto.
Nei giorni scorsi la Giunta regionale, su proposta dell'Assessore ai Trasporti, Francesco Balocco, ha approvato la Delibera sulle linee guida per la redazione del Programma triennale dei servizi di

trasporto pubblico locale 2016-2018. Il programma definirà, d'intesa con gli Enti locali aggregati nel Consorzio, gli indirizzi da seguire nell'organizzazione e nella programmazione dei servizi. L'indirizzo è quello di continuare a eliminare le sovrapposizioni ancora esistenti tra linee su gomma e linee su ferro, privilegiando la rete ferroviaria come asse portante del sistema regionale dei trasporti. «*Con questi atti* – ha commentato l'assessore Balocco - *sarà così possibile dare piena attuazione a questa fondamentale riforma che prevede un radicale riassetto del trasporto pubblico locale».*

PIÙ FLESSIBILITÀ ALLE PMI PER RIMBORSARE MUTUI E LEASING

Uomini e Trasporti.it, 30 ottobre 2015 - Le imprese possono sospendere o allungare i mutui e le operazioni di *leasing*. È una possibilità prevista dall'Accordo per il Credito 2015, firmato dall'Abi *(Associazioni Bancaria Italiana) e dalle Associazioni delle imprese per sostenere l'accesso al credito* delle Pmi. A queste infatti viene consentito di accrescere la capacità di investimento e di liquidità anche attraverso la sospensione del pagamento della quota capitale delle rate e lo smobilizzo dei crediti vantati nei confronti della Pubblica Amministrazione.
Inoltre, è da sottolineare che la sospensiva si applica anche a tutte le Pmi che hanno ottenuto mutui agevolati o anche sostenuti da un contributo pubblico in conto capitale o interessi. E' il caso, per esempio, di quelle che hanno beneficiato del contributo "Nuova Sabatini - Beni strumentali" per acquistare nuovi macchinari, impianti e attrezzature con un finanziamento bancario o in *leasing*, le quali possono usufruire della sospensione di 12 mesi se la durata del finanziamento non supera quella prevista dallo strumento, cioè 5 anni dalla stipula del contratto.
Tutte queste misure sono parte di un'intesa più ampia sottoscritta da ABI e Associazioni e chiamata Accordo per la ripresa, composto di tre parti: 1. "Imprese in ripresa" dedicato alla sospensione e all'allungamento dei finanziamenti; 2. "Imprese in sviluppo" per il finanziamento dei progetti imprenditoriali di investimento e il rafforzamento della struttura patrimoniale delle imprese; 3. "Imprese e PA", per lo smobilizzo dei crediti vantati dalle imprese nei confronti della Pubblica Amministrazione.

RISANAMENTO COTRAL: 110 MLN DI INVESTIMENTI E 80 NUOVI AUTISTI

Trasporti-Italia.com, 30 ottobre 2015 - Cotral ha approvato il nuovo piano industriale che prevede investimenti per oltre 110 milioni di euro in tre anni. I fondi serviranno a comprare 415 nuovi autobus per ringiovanire la flotta.
Il piano fissa gli obiettivi strategici relativi alla completa rivisitazione della struttura organizzativa: per recuperare produttività e introdurre criteri di merito. L'aumento dei controlli, l'ottimizzazione del sistema di incasso delle sanzioni e l'introduzione di nuovi sistemi di vendita dei titoli di viaggio garantiranno, invece, nuove entrate per 5 milioni di euro.
Particolare attenzione è stata dedicata alle nuove tecnologie: la creazione di una sala operativa consentirà all'azienda di monitorare in tempo reale la rete di trasporto, di intervenire prontamente sulle criticità e di offrire agli utenti informazioni sulla frequenza e le variazioni del servizio, anche attraverso nuove applicazioni per *tablet* e *smartphone*.
"Tutti i progetti contenuti nel piano industriale - dichiara l'Amministratore Delegato, Arrigo Giana - hanno lo scopo di migliorare la qualità del servizio al cliente. Ogni risorsa che otterremo dalle azioni di efficientamento e di razionalizzazione della spesa verrà reinvestita proprio con questa finalità. non prevediamo solo un equilibrio economico duraturo ma anche la possibilità di generare la liquidità necessaria a finanziare un programma di investimenti indispensabile per garantire un servizio in linea con le legittime aspettative di chi prende i nostri autobus ogni giorno"

Parallelamente Cotral ha avviato il processo di assunzione di ottanta nuovi autisti. Si tratta della terza fase del bando che permetterà all'azienda di aumentare entro la fine dell'anno il proprio organico di centoventi unità, completando il piano assunzioni del 2015. I nuovi inserimenti, per la metà *under* 30, andranno a coprire le carenze di organico nei territori dove si riscontrano le maggiori criticità. La terza fase di selezione si concluderà entro la fine di dicembre.

SECONDA STAZIONE A GAS LIQUEFATTO LNG A NOVI LIGURE.
ECCO DOVE APRIRANNO LE PROSSIME

Uomini e Trasporti.it, 2 novembre 2015 - Gli incentivi del Governo per l'acquisto di veicoli alimentati a gas, compreso quello liquefatto (LNG), sono arrivati un attimo prima che la rete di rifornimento per questo tipo di carburante partisse. Perché, in effetti, in questi mesi sta prendendo forma. Dopo la prima stazione inaugurata lo scorso anno a Piacenza, adesso ha tagliato il nastro quella di Novi Ligure della Ratti Carburanti, in prossimità dell'uscita della A7. A realizzarla la HAM Italia, la filiale italiana di una società spagnola specializzata proprio nella progettazione di questo tipo di impianti. Parliamo di una stazione in cui i camion possono fare rifornimento alla giusta temperatura e che rifornisce il combustibile LNG con una velocità di oltre 100 litri al minuto. E in questo modo anche un pieno diventa questione di pochi minuti.
Alla cerimonia di inaugurazione erano presenti – tra gli altri – Vincenzo Zezza, in rappresentanza del Ministero dello Sviluppo Economico, e Mihai Radu Daderlat, Business Director Iveco Mercato Italia, un marchio che sta puntando molto su questa alimentazione (ne ha venduto oltre 400 in Europa soprattutto in Spagna e Paesi Bassi dove l'infrastruttura di distribuzione è più sviluppata), giudicandola in grado di garantire non pochi vantaggi. Gli Iveco Stralis Hi-Road presenti alla cerimonia, infatti, affrontano di petto quello che tradizionalmente veniva giudicato il tallone di Achille del metano, vale a dire l'autonomia, portandola a oltre 750 km, più che sufficiente per svolgere missioni anche di lunga distanza. D'altra parte il trattore AT440S33T/P LNG, in configurazione *standard*, dispone di 4 serbatoi a Gas Naturale Compresso da 70 litri e un serbatoio criogenico a gas naturale liquefatto da 525 litri. Il gas naturale è immagazzinato allo stato liquido alla temperatura di -130°C e alla pressione di 9 *bar* e, prima di essere iniettato nel motore, viene convertito allo stato gassoso. Per il resto poi il metano è "pulito", visto che taglia almeno del 10% le emissioni di CO_2 (ma ricorrendo al bio-metano la percentuale può arrivare al 100%), riduce le emissioni sonore di circa 5 *decibel*, ma fondamentalmente costa circa il 40% in meno rispetto al *diesel*. Certo, magari i veicoli costano qualcosa in più, ma visto che in questo momento per l'acquisto di un veicolo LNG il Ministero prevede un incentivo di 13.000 euro, forse si possono fare due conti.
Oltre a Iveco, anche Scania dispone di veicoli LNG. Un esempio lo si può osservare sullo *stand* della Casa svedese alla fiera di Rimini, nel corso di Ecomondo (3-6 novembre): si tratta di un G 340 LA4x2MNA che, oltre a un'elevata autonomia, dispone di una eccellente coppia di 1.600 Nm fin dai bassi giri, da 1.100 a 1.400 giri/min.
E se il dubbio al di là dei conti permane, perché, per esempio, si opera in un contesto ancora sguarnito di punti di rifornimento, può essere interessante conoscere i piani di sviluppo della HAM, che prevedono di creare nel breve termine, su stazioni di servizio carburanti già esistenti e appartenenti a terzi, almeno una ventina di stazioni di rifornimento LNG tra Nord e Centro Italia. Per la precisione sono già partite le trafile autorizzative per quelle da aprire a Modena, Brescia, Bologna e Ferrara. Inoltre, il gruppo Ham si è aggiudicato la gara Eni per la realizzazione della stazione di rifornimento LNG da realizzare vicino Livorno.
Ma per essere più precisi rispetto ai tempi quando la rete avrà una distribuzione sufficiente? Entro la prima metà del prossimo anno – spiegano alla HAM – saranno funzionanti in Italia almeno 6-8 nuove stazioni di rifornimento LNG per veicoli pesanti. È un dato da considerare…

CONFERMATE QUOTE ALBO PER 2016: MA CHI NON PAGA (O NON HA PAGATO IN PASSATO) È IRREGOLARE?

Uomini e Trasporti, 2 novembre 2015 - C'è una notizia buona e una meno buona. Cominciamo con la prima: il Comitato Centrale per l'Albo Nazionale degli Autotrasportatori ha deciso di confermare anche per il 2016 l'ammontare delle quote per l'iscrizione all'Albo stesso per l'anno 2016. Il pagamento come al solito va effettuato entro il 31 dicembre 2015 e, come avviene ormai da qualche anno, è consentito esclusivamente in forma telematica. Insomma, niente bonifici e bollettini postali.
Per calcolare la quota, come lo scorso anno si usa il seguente metodo che si compone di tre passaggi. Il primo prevede una quota fissa d'iscrizione uguale per tutte le imprese di 30,00 euro. Il secondo somma al primo una quota variabile in base alla dimensione del parco veicolare:

- da 2 a 6 veicoli: 5,16 euro
- da 6 a 10 veicoli: 10,33 euro
- da 11 a 50 veicoli: 25,82 euro
- da 51 a 100 veicoli: 103,29 euro
- da 101 a 200 veicoli: 258,21 euro
- oltre 200 veicoli: 516,46 euro.

Il terzo passaggio prevede di aggiungere un'altra somma quantificata in base alla massa complessiva dei veicoli oltre i 6000 kg, per cui:
per ogni veicolo con massa complessiva da 6001 a 11.500 kg (o trattore con massa rimorchiabile da 6001 a 11.500 kg): 5,16 euro
per ogni veicolo con massa complessiva da 11.501 a 26.000 kg (o trattore con massa rimorchiabile da 11.501 a 26.000 kg): 7,75 euro
per ogni veicolo con massa complessiva superiore a 26.000 kg (o trattore con massa rimorchiabile superiore a 26.000 kg): 10,33 euro
La notizia meno buona è che il portale tramite cui effettuare il pagamento rimane lo stesso dello scorso anno, vale a dire www.ilportaledellautomobilista.it., sul quale è possibile utilizzare carta di credito Visa e Mastercard, carta prepagata PostePay o PostePay Impresa ovvero conto corrente BancoPosta online. Il fatto che questa conferma sia meno buona non riguarda il portale in sé, quanto una serie di problematiche connesse al pagamento e che gli autotrasportatori hanno potuto riscontrare gli scorsi anni. In molti, cioè, si ricorderanno che spesso il sistema proponeva una quota sbagliata e che però non era modificabile. Altri ancora hanno lamentato l'impossibilità di effettuare versamenti cumulativi. Infine, da ultimo è successo che per le quote superiori ai 1.000 euro il pagamento con carte non emesse da Poste Italiane richiedeva uno specifico innalzamento del *plafond*, altrimenti il versamento diventava impossibile.
Ma questo è il passato. Per il futuro - o meglio per il presente - si spera che tutto funzioni. Anche perché dal 16 novembre parte il *database* sulla regolarità delle imprese e di conseguenza chi non è in regola con il pagamento risulterà irregolare. E se tutto funziona è giusto così. Per il pregresso, invece, visto che molte irregolarità espresse sotto forma di mancati pagamenti sono state determinate da "buchi" del sistema, non varrà la stessa cosa.
In allegato la delibera del Ministero in data 26 ottobre 2015.

SERRACCHIANI: "AL VIA UN TAVOLO TECNICO IN FVG PER MIGLIORARE LA COMPETITIVITÀ DELL'AUTOTRASPORTO"

Uomini e Trasporti, 3 novembre 2015 –" *La Regione sosterrà la costituzione in tempi brevi di un tavolo di lavoro ristretto per migliorare la competitività delle imprese d'autotrasporto".* È quanto ha promesso il Presidente della Regione Friuli Venezia Giulia, Debora Serracchiani, incontrando ieri

a Udine il "gruppo di lavoro trasporti FVG" di Rodolfo Flebus, accompagnato da diversi rappresentanti delle Associazioni di categoria. Serracchiani ha anche sottolineato come l'obiettivo di valorizzare la filiera e di coinvolgere anche il sistema regionale dei porti e degli interporti per generare virtuosi effetti sinergici *"è un obiettivo che la Regione condivide pienamente a livello strategico".*

Il Presidente della Regione ha anche ricordato che tramite la Legge Rilancimpresa la Regione sta già favorendo il processo di aggregazione non solo dei Consorzi industriali ma anche, in prospettiva, degli interporti regionali. *"Oltre alla partita delle grandi infrastrutture strategiche, questa regione necessita di semplificare e mettere a sistema tanti mondi che finora hanno dialogato poco insieme, quindi non solo la Regione condivide gli obiettivi che nascono "dal basso" nel mondo dell'autotrasporto merci, ma è pronta a fare la propria parte per coadiuvarli per quanto di sua competenza".*

Gettando lo sguardo oltre Regione, infine, Serracchiani si è detta d'accordo sull'opportunità di prendere esempio da quanto hanno fatto altri Paesi UE come Germania, Austria, Francia e Belgio, i quali hanno adottato provvedimenti per contrastare la concorrenza abusiva dei vettori dall'Est e migliorare la competitività dell'autotrasporto.

NOTIZIE DAL MONDO

DAL 1° NOVEMBRE 2015 CAMION PIÙ SICURI

TrasportoEuropa.it, 2 Novembre 2015 - Entra in vigore il Regolamento UE n. 661/2009 che impone a tutti i veicoli industriali con massa superiore a 3,5 tonnellate immatricolati dal 1° novembre 2015 di avere il sistema che avverte l'autista del camion di corsia e, per quelli sopra le 8 tonnellate con sospensioni pneumatiche, il sistema di rallentamento automatico anti-tamponamento.

Le statistiche mostrano che la maggior parte degli incidenti che coinvolge veicoli pesanti sono tamponamenti. Per prevenirli, già da qualche anno l'industria offre sistemi elettronici basati su radar che rilevano la distanza dal veicolo che precede e, se diminuisce tanto da rischiare una collisione, avvertono l'autista o rallentano (o frenano) in modo automatico. Finora questi sistemi - denominati Advanced Emergency Braking System (Aebs) - sono stati proposti come accessori su richiesta, ma l'Unione Europea intende fornirli di serie, ossia obbligandone l'installazione. È un percorso analogo a quello dell'Abs.

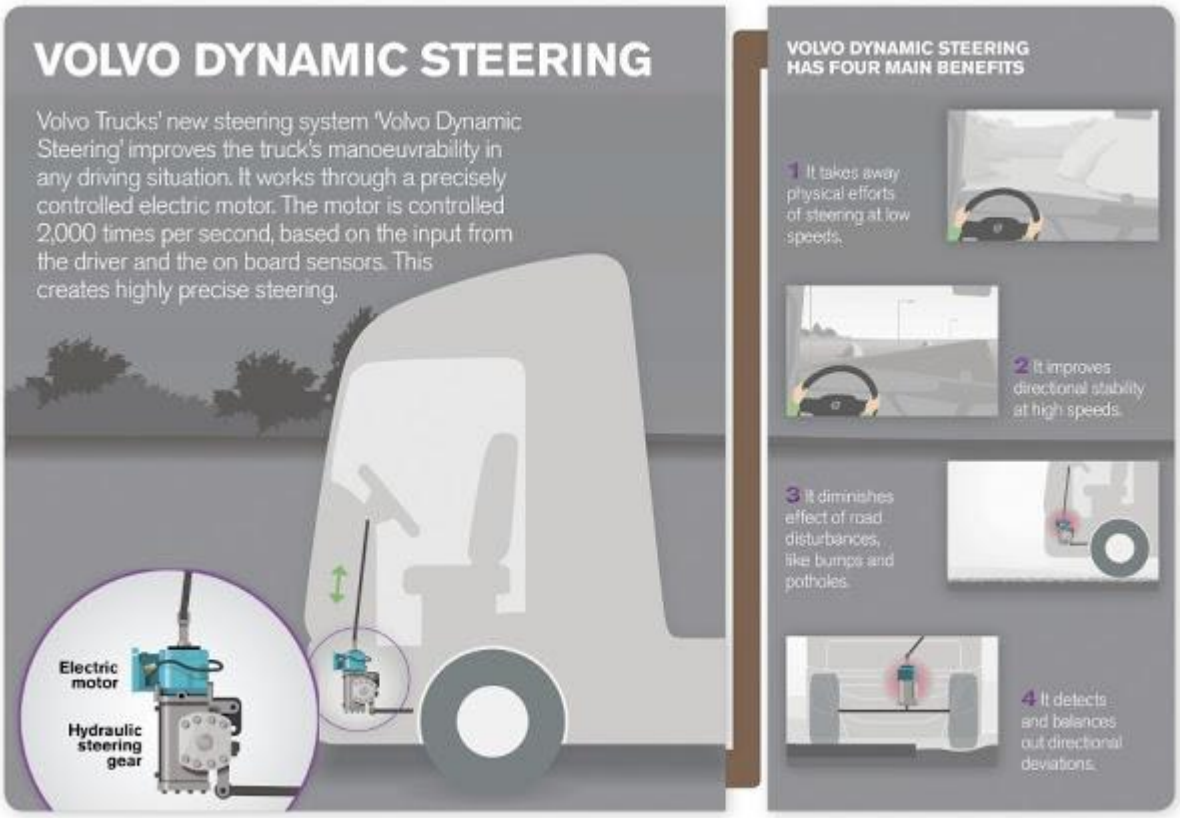
Il primo passo è stato compiuto il 1° novembre 2015, con l'entrata in vigore - in tutti gli Stati dell'Unione - della disposizione del Regolamento n. 661/2009 che impone il sistema Aebs sugli autocarri di prima immatricolazione che hanno massa complessiva superiore a 8 tonnellate, sospensioni pneumatiche e due o tre assi. Dal 2018, l'Aebs dovrà essere obbligatorio su tutti i veicoli industriali con massa superiore a 3,5 tonnellate, indipendentemente dal tipo di sospensioni e dal numero di assi.

In questa prima fase, l'Aebs dovrà rallentare il veicolo di 50 km/h se il sistema rileva il rischio di tamponamento contro un ostacolo in movimento (per esempio un altro automezzo che precede) e di 10 km/h se rileva un ostacolo fermo. In questo modo, la velocità dell'eventuale impatto non sarà superiore, rispettivamente, a 30 km/h e 70 km/h. I sistemi offerti dai Costruttori di veicoli industriali hanno prestazioni superiori, sino all'arresto completo e si possono sempre installare come accessori a richiesta. Nella seconda fase (dal 2018), i valori di rallentamento salgono a 70 km/h in caso di ostacolo in movimento e a 20 km/h in caso di ostacolo fermo.

Il secondo equipaggiamento che diventa obbligatorio dal 1° novembre 2015 è il Lane Departure Warning System, ossia l'avviso acustico se il veicolo supera la linea orizzontale che delimita le corsie senza una precisa volontà dell'autista (espressa, per esempio, attivando gli indicatori di direzione). Anche questo componente è in commercio da alcuni anni e ora diventa obbligatorio per tutti i veicoli con massa complessiva superiore a 3,5 tonnellate. Precisiamo che in tutti i casi, l'obbligo si riferisce ai veicoli industriali nuovi immatricolati dal 1° novembre 2015 e non coinvolge quelli immatricolati per la prima volta in data anteriore.

LA VOLVO TRUCKS LANCIA UNA COMBINAZIONE UNICA TRA SISTEMA DI GUIDA E SOSPENSIONI ANTERIORI

Stoccolma – UKHAULIER, 1 Ottobre 2015 – Le sospensioni anteriori indipendenti degli autocarri Volvo possono da oggi essere specificate in combinazione con il "Volvo Dynamic Steering". La combinazione è disponibile nel settore del trasporto a lungo raggio, dove la differenza in termini di stabilità, precisione e controllo si nota in modo particolare durante la lunga giornata lavorativa, tipica di questo settore del trasporto. Inoltre sterzare è più facile e dolce alle basse velocità.



Grazie alle sospensioni anteriori indipendenti, le ruote anteriori non sono influenzate una dall'altra, il che risulta in una andatura più dolce e stabile in autostrada . Il sistema di sterzo a pignone e cremagliera offre una migliore risposta allo sterzo e da una particolare sensazione di precisione e controllo.

GRAN BRETAGNA: IL CAMIONISTA STA DIVENTANDO UNA SPECIE A RISCHIO

The Mirror, 27 Settembre 2015 - Mancano al settore 60.000 autisti e un quarto dei camionisti andranno in pensione entro i prossimi dieci anni. I dirigenti delle Aziende di Trasporto temono che il Camionista inglese rischi di sparire dalle strade. Con l'85% di tutte le merci consumate nel Regno Unito che si muovono su strada una mancanza di autisti minaccia di portare l'industria al collasso. I 600.000 camionisti abilitati per il trasporto merci attualmente registrati nell'UK hanno un'età media di 57 anni, e circa un quarto andranno in pensione nella prossima decade. E già ora c'è una carenza di circa 60.000 autisti, e sia la Dunlop che la Road Haulage Association (RHA) affermano che andiamo incontro ad una crisi se non ci saranno persone disponibili a diventare autisti. Solo

17.000 autisti si qualificano ogni anno, motivo per cui la situazione non può che peggiorare. L'industria del trasporto merci su strada impiega 2,2 milioni di persone, il quinto maggior datore di lavoro nell'UK, e contribuisce con 74 miliardi di sterline all'economia nazionale.

AUSTRIA: ECCO I TETTI SALARIALI MINIMI PER AUTISTI DISTACCATI O IN CABOTAGGIO

Uomini e Trasporti, 2 novembre 2015 - Anche l'Austria ha i suoi salari minimi. Ma non li applica ancora ai trasporti internazionali, in attesa che la Commissione Europea fornisca una risposta chiara rispetto al ricorso presentato contro la normativa tedesca in materia. Ciò non toglie che già oggi vengano applicati in casi specifici, come quello di lavoratori distaccati o di autisti che stanno effettuando operazioni di cabotaggio, che oggi in funzione *anti-dumping* sono stati resi più rigorosi. A chi è impegnato in tali trasporti non si può dare una retribuzione inferiore a quella indicata di seguito e distinta per una serie di categorie di autisti, classificate in base all'attività e all'anzianità.

Autisti e co-autisti di veicoli fino a 3,5 t

in servizio fino 5 anni	8,27 euro/ora
in servizio da 5-10 anni	8,46
in servizio da 10-15 anni	8,68
in servizio da 15-20 anni	8,88
in servizio da 20+ anni	9,10

Autisti di veicoli sopra le 3,5 t e fino a 3 assi

in servizio fino a 5 anni	8,46euro/ora
in servizio da 5-10 anni	8,68
in servizio da 10-15 anni	8,88
in servizio da 15-20 anni	9,15
in servizio da 20+ anni	9,36

Autisti di veicoli sopra le a 3,5 e con più di 3 assi

in servizio fino a 5 anni	8,58 euro/ora
in servizio da 5-10 anni	8,87
in servizio da 10-15 anni	9,02
in servizio da 15-20 anni	9,27
in servizio da 20+ anni	9,48

Autisti di autoarticolati

in servizio fino a 5 anni	8,68 euro/ora
in servizio da 5-10 anni	8,88
in servizio da 10-15 anni	9,15
in servizio da 15-20 anni	9,36
in servizio da 20+ anni	9,57

Autisti che usano gru o merci ADR

in servizio fino a 5 anni	8,88 euro/ora
in servizio da 5-10 anni	9,15
in servizio da 10-15 anni	9,36
in servizio da 15-20 anni	9,57
in servizio da 20+ anni	9,79

Autisti professionali fino a 3,5 t fino a 3 assi

in servizio fino 5 anni	8,68 euro/ora
in servizio da 5-10 anni	8,88
in servizio da 10-15 anni	9,15
in servizio da 15-20 anni	9,36

in servizio da 20+ anni 9,57
Autisti professionali oltre le 3,5 t e con più di 3 assi
in servizio fino a 5 anni 8,93 euro/ora
in servizio da 5-10 anni 9,10
in servizio da 10-15 anni 9,36
in servizio da 15-20 anni 9,59
in servizio da 20+ anni 9,79
Autisti professionali di autoarticolati
in servizio fino a 5 anni 9,15 euro/ora
in servizio da 5-10 anni 9,36
in servizio da 10-15 anni 9,57
in servizio da 15-20 anni 9,81
in servizio da 20+ anni 10,02
Autisti che trasportano carburanti alle stazioni di servizio
in servizio fino a 5 anni 9,36 euro/ora
in servizio da 5-10 anni 9,57
in servizio da 10-15 anni 9,81
in servizio da 15-20 anni 10,02
in servizio da 20+ anni 10,22

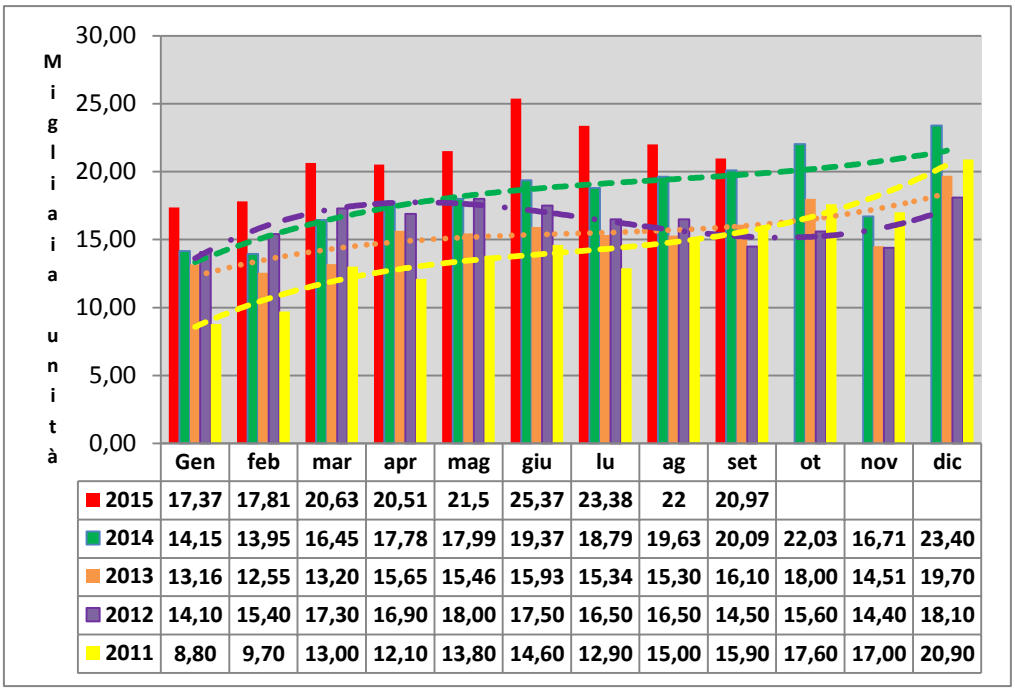
In più, oltre all'onere retributivo, l'azienda che occupa autisti in operazioni di cabotaggio deve darne comunicazione per ciascun singolo conducente e almeno sette giorni prima del viaggio tramite un *form* di notifica elettronico disponibile in varie lingue (inglese compreso, ma non italiano), Inoltre, a bordo dei veicoli impegnati in operazioni di cabotaggio in Austria devono essere presenti i seguenti documenti:

- Modello A1 nella versione italiana anche se a bordo del veicolo è necessario tenere la versione in lingua tedesca
- Copia del *form* di notifica elettronico ZKO3.
- Copia del contratto di lavoro oppure l'attestato di servizio, la busta paga, il tracciato retributivo, la documentazione relativa alle ore di lavoro effettuate e la documentazione relativa all'inquadramento, al fine di dimostrare il rispetto della norma austriaca sul salario minimo (i documenti sono richiesti in tedesco).

Per chi non rispetta tale disposizioni sono previste sanzioni da sanzioni da 500 e 5.000 euro e in caso di recidiva, da 1.000 a 10.000 euro.

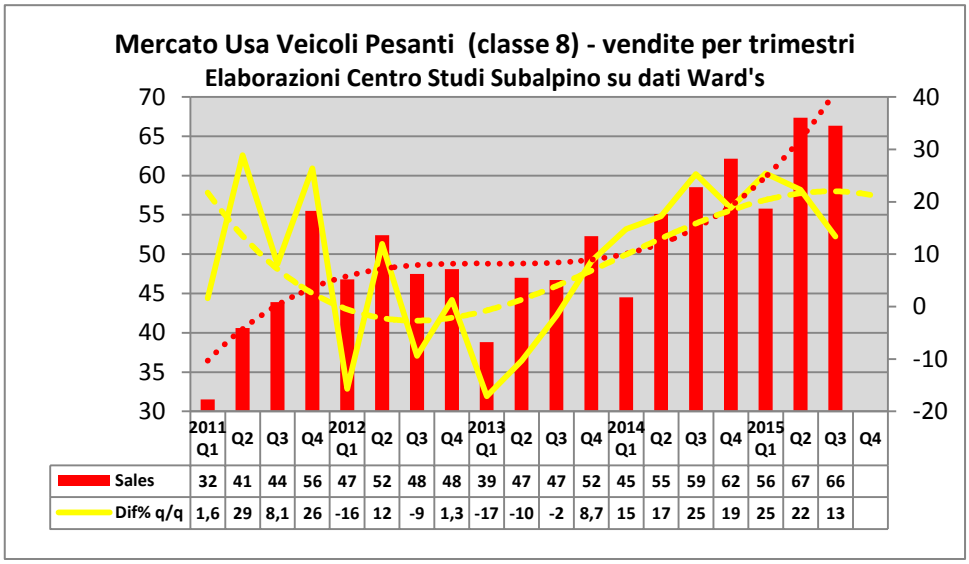
NOTIZIE DAGLI USA

Rallenta a settembre il *trend* di forte ascesa del mercato statunitense degli autocarri pesanti.
Secondo i dati preliminari della Ward's Automotive con 20.972 unità le vendite di autocarri della Classe 8 a settembre, pur se diminuite del 4,7% su agosto sono cresciute del 4,5% sul settembre dello scorso anno.



	Gen	feb	mar	apr	mag	giu	lu	ag	set	ot	nov	dic
2015	17,37	17,81	20,63	20,51	21,5	25,37	23,38	22	20,97			
2014	14,15	13,95	16,45	17,78	17,99	19,37	18,79	19,63	20,09	22,03	16,71	23,40
2013	13,16	12,55	13,20	15,65	15,46	15,93	15,34	15,30	16,10	18,00	14,51	19,70
2012	14,10	15,40	17,30	16,90	18,00	17,50	16,50	16,50	14,50	15,60	14,40	18,10
2011	8,80	9,70	13,00	12,10	13,80	14,60	12,90	15,00	15,90	17,60	17,00	20,90

Cumulativamente nei primi nove mesi dell'anno le vendite dei veicoli di classe 8 hanno raggiunto le 189.541 unità, il 19,7% in più dello stesso periodo dello scorso anno, con un tasso di aumento che nonostante il rallentamento di settembre, conferma una previsione di oltre 250.000 unità per fine anno, il miglior risultato dal 2006.



	2011 Q1	Q2	Q3	Q4	2012 Q1	Q2	Q3	Q4	2013 Q1	Q2	Q3	Q4	2014 Q1	Q2	Q3	Q4	2015 Q1	Q2	Q3	Q4
Sales	32	41	44	56	47	52	48	48	39	47	47	52	45	55	59	62	56	67	66	
Dif% q/q	1,6	29	8,1	26	-16	12	-9	1,3	-17	-10	-2	8,7	15	17	25	19	25	22	13	

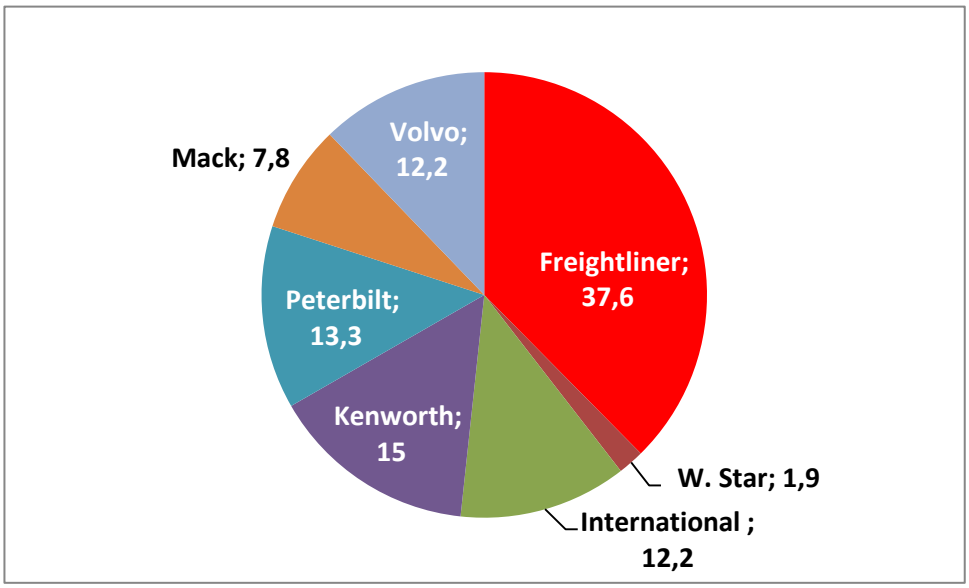
Il buon andamento complessivo del mercato è confermato anche dalla analisi per trimestri, dove pure viene confermato il rallentamento dell'ultimo periodo, tenendo anche presente che i confronti avvengono con un periodo che era già in forte espansione.

I dati preliminari sugli ordini a settembre mostrano un volume sostanzialmente in linea col mese scorso, a 19.460 unità.

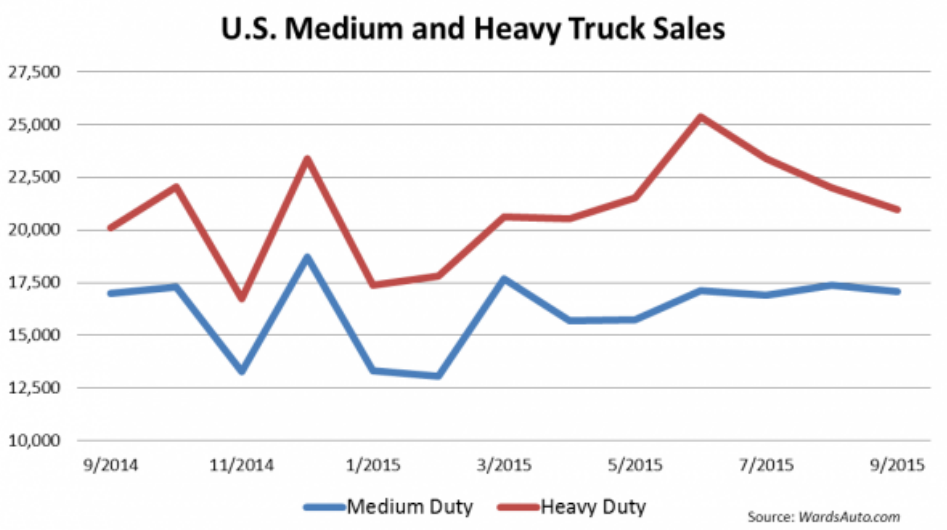
Il dato è in linea con le previsioni anche se con un più alto tasso di cancellazioni del previsto, come già il mese scorso, secondo la FTR. Rispetto allo scorso anno la diminuzione degli ordini è stata del 21%.

"Dopo l'incredibile aumento degli ordini, iniziato ad ottobre dello scorso anno, il mercato è rientrato ad un più ragionevole livello di attività", ha affermato Don Ake, Vice Presidente della FTR per i veicoli commerciali.

"Avere 5 mesi di ordini ad un livello alto e stabile in un mercato in grande sviluppo non ha precedenti. Le flotte hanno assorbito con i loro ordini l'inevaso da marzo e i Costruttori da allora hanno solo riempito i vuoti produttivi ancora rimasti. Non crediamo che l'aumento del tasso di cancellazioni degli scorsi due mesi sia motivo di preoccupazione. Gli ordini cancellati sono stati emessi 7 o più mesi fà per garantirsi gli spazi produttivi ancora rimasti. Mentre il mercato si sta un po' raffreddando alcune flotte stanno decidendo di non avere più bisogno di quegli autocarri, ma il totale dell'inevaso rimane comunque alto".



A fianco le quote dei vari brands della classe 8 nei primi nove mesi dell'anno.



Due parole anche sul resto del mercato autocarri. La classe media (da classe 4 a 7) è cresciuta modestamente nel mese, dello 0,6% rispetto ad un anno fà come si vede anche dal grafico a fianco: 17.081 unità contro le 16.976 dello scorso anno. Nel totale il mercato autocarri negli USA in settembre ha consuntivato 38.053 unità, contro le 37.054 dello scorso anno, con un aumento del 2,7%. Nel cumulato dei primi nove mesi il mercato degli autocarri medi e pesanti assieme ha, comunque, consuntivato 333.479 unità, il 13,1% in più dello scorso anno.

I COSTI DEL TRASPORTO SU STRADA NEGLI USA,
DA UNA RICERCA DELL'AMERICAN TRANSPORTATION RESEARCH INSTITUTE (ATRI)

Motor Carrier Costs	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Vehicle-based							
Fuel Costs	38%	28%	31%	35%	39%	38%	34%
Truck/Trailer Lease or Purchase Payments	13%	18%	12%	11%	11%	10%	13%
Repair & Maintenance	6%	8%	8%	9%	8%	9%	9%
Truck Insurance Premiums	3%	4%	4%	4%	4%	4%	4%
Permits and Licenses	1%	2%	3%	2%	1%	2%	1%
Tires	2%	2%	2%	2%	3%	2%	3%
Tolls	1%	2%	1%	1%	1%	1%	1%
Driver-based							
Driver Wages	26%	28%	29%	27%	26%	26%	27%
Driver Benefits	9%	9%	10%	9%	7%	8%	8%
TOTAL	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**

Arlington, VA, USA - Fleet Owner, by Kevin Jones , 29 settembre2015 - Il carburante continua a rappresentare la quota maggiore del totale del costo operativo di un autocarro, seguito dai salari degli autisti e dal costo delle rate per i pagamenti dei mezzi. I *benefits* riconosciuti agli autisti, manutenzione e riparazioni, premi assicurativi, licenze e permessi, pneumatici e pedaggi hanno mantenuto nel tempo uno *share* del 10% o inferiore. La discesa nei prezzi dei carburanti non è stata sufficiente a compensare i maggiori costi per i mezzi e gli aumenti di stipendio, cosicché il costo del trasporto su autocarro è aumentato anche lo scorso anno, secondo il rapporto dell'American Transportation Research Institute (ATRI). Secondo questo studio il costo per miglio nel 2014 è stato di $1,703, circa 3 centesimi maggiore che nel 2013. E il *trend* è atteso in ulteriore rialzo.

MICHIGAN – ALLEANZA GM - NAVISTAR PER LA PRODUZIONE DI AUTOCARRI

Detroit, MICH, USA - Reuters, 30 Settembre, 2015 - La General Motors ha annunciato che svilupperà e produrrà assieme alla Navistar International Corp. un autocarro di medie dimensioni. Secondo la GM l'accordo aiuterà la crescita della Chevrolet nel settore dei commerciali. Il futuro prodotto utilizzerà *chassis*, configurazioni e capacità produttive della Navistar, componenti e motori della GM. La produzione partirà dal 2018 nella fabbrica Navistar di Springfield, Ohio. Navistar ha affermato che ciò porterà all'assunzione di 300 persone e ad un investimento di più di 12 milioni di dollari.

ONTARIO - NUOVO PONTE TRA USA E CANADA

Il Canada sta progettando di costruire un nuovo ponte, che sarà chiamato "*Gordie Howe International Bridge*" in gran parte per offrire un'alternativa più veloce e economica alle sue esportazioni verso gli USA. Il progetto miliardario comprende sei corsie stradali tra Windsor e Detroit e comprende un piazzale

doganale USA del valore di $ 250 milioni. La prevista apertura è per il 2020. Stati Uniti e Canada hanno il più alto volume di scambi bilaterali al mondo , valutato in $ 870 miliardi nel 2014.

CALIFORNIA STANZIA INCENTIVI PER CAMION A METANO

TrasportoEuropa.it, 19 Ottobre 2015 - Le imprese di autotrasporto dello Stato Usa possono ricevere fino a 65mila dollari se rottamano un veicolo pesante a gasolio per sostituirlo con uno a gas naturale.
Lo Stato più "estremista" degli Usa per quanto riguarda le norme antinquinamento ha promulgato la Legge, che prevede importanti interventi anche per l'autotrasporto. Dal 20 novembre 2015, infatti, le imprese che sostituiranno un camion con motore *diesel* con uno a gas naturale riceveranno un contributo a fondo perduto di ben 65mila dollari per veicolo, pari a circa 57mila euro. Il contributo vale per i veicoli immatricolati in California fino al 2009 e che svolgono almeno il 90% della percorrenza chilometrica nello Stato.
Negli Stati Uniti, l'industria dei veicoli industriali sta lavorando per sviluppare e produrre veicoli a gas naturale, soprattutto nelle fasce leggera e media (ossia fino alla Classe 6) . All'inizio di ottobre, la Cummins ha ottenuto la certificazione *Near Zero NOx* della Environmental Protection Agency e della California Air Resources Board per una versione a gas naturale del motore Westport ISL G, usato sui veicoli della classe media e per gli autobus. Rispetto al *diesel*, dichiara Cummins, questa versione taglia del 90% le emissioni degli ossidi d'azoto. Il propulsore ha potenza da 250 a 320 CV ed entrerà in produzione ad aprile 2016.