UNRAE truck
NEWSLETTER

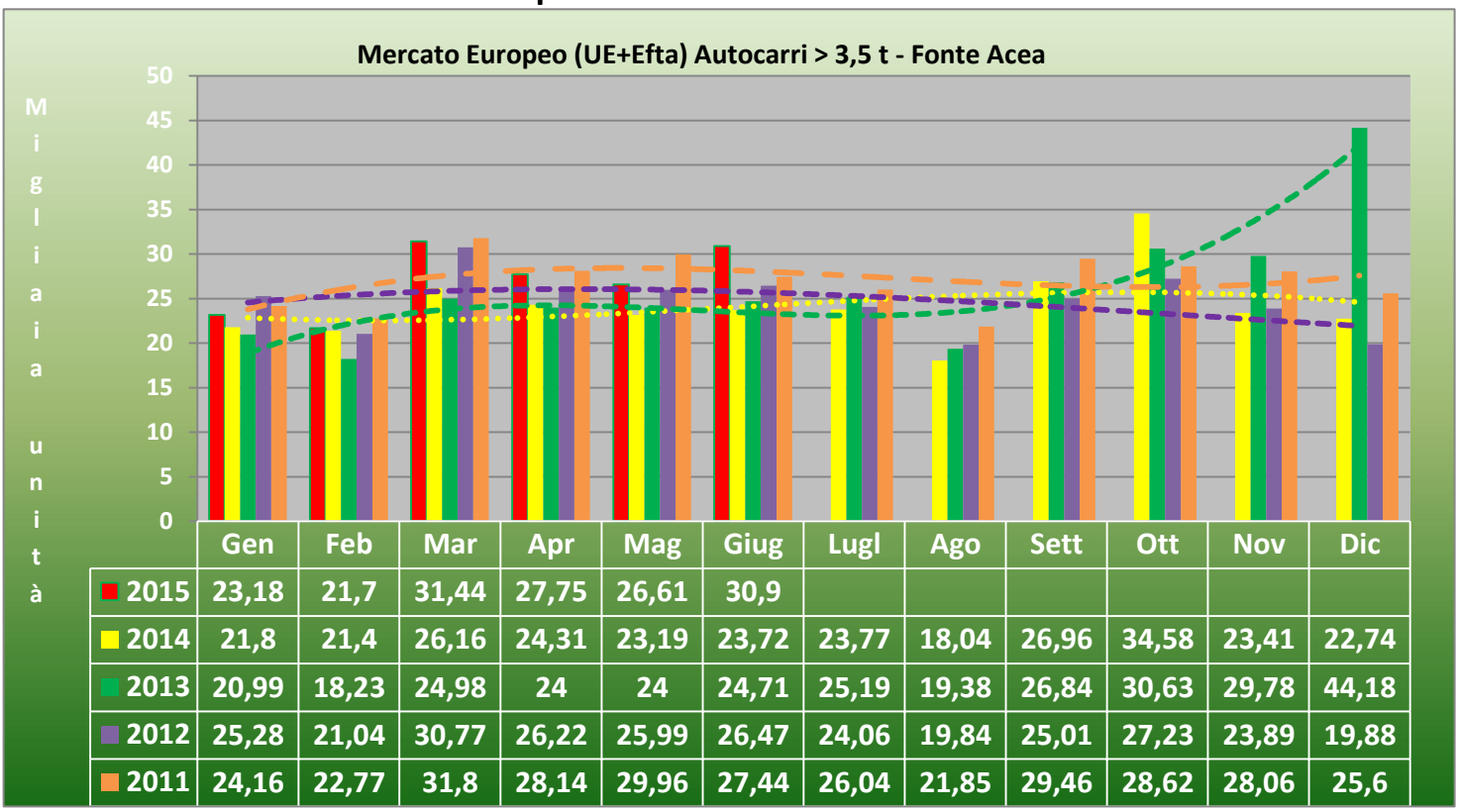
n. 53 **Agosto 2015**

MERCATO EUROPEO AUTOCARRI - MARCO LAZZONI NUOVO DG DI MAN ITALIA - STEFANIA PIZZETTI CONFERMATA PRESIDENTE FEDIT - SCANIA CONSEGNA VEICOLI A METANO IN PUGLIA - DIMINUISCONO GLI INCIDENTI STRADALI CON VEICOLI INDUSTRIALI - LE AGROMAFIE NELL'AUTOTRASPORTO - COSTI MINIMI: SENTENZE CONTRASTANTI - ILLEGITTIMA L'IVA SULL'ACCISA DEL GASOLIO - ASSTRA E ANAV A NOVEMBRE PER "CITTÀ SOSTENIBILE" - ATAC: MARINO RINNOVA IL CDA - ANAV: RIPENSARE LA GESTIONE DEL TPL - IL TUNNEL DEL MONTE BIANCO COMPIE 50 ANNI - CAT AFFIDA A GOODYEAR GESTIONE PNEUMATICI - RENAULT TRUCKS PER IL WFP - CABOTAGGIO AI CROATI TRA DUE ANNI - MERCEDES RIPROGETTA LA LOGISTICA - GERMANIA: NUOVA SEDE PER LA DIVISIONE TRUCKS DI VW - FRANCIA: SALARIO MINIMO ANCHE AGLI STRANIERI - TIMOCOM CONFERMA RIPRESA NEI TRASPORTI - USA: ANDAMENTO MERCATO CLASSE 8 - USA: PICCO DELLE ASSUNZIONI NELL'AUTOTRASPORTO

MERCATO EUROPEO AUTOCARRI

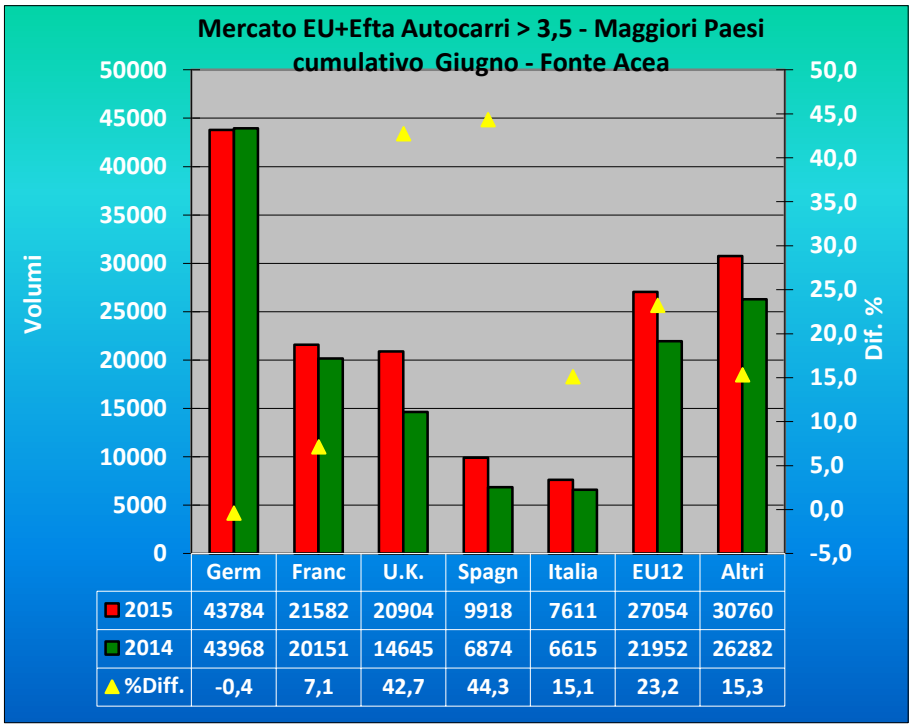
Sempre più sostenuta la crescita del mercato Autocarri (>3,5t) nella UE+Efta, aumentato in giugno del 30,5%, con 30.871 unità immatricolate, dato che conferma la decisa ripresa della domanda di autocarri in Europa dopo la caduta nella seconda parte dello scorso anno.

Nel cumulato del primo semestre sono state immatricolate 161.613 unità, pari ad un aumento del 15% sullo stesso periodo dello scorso anno.



	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						
2014	21,8	21,4	26,16	24,31	23,19	23,72	23,77	18,04	26,96	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

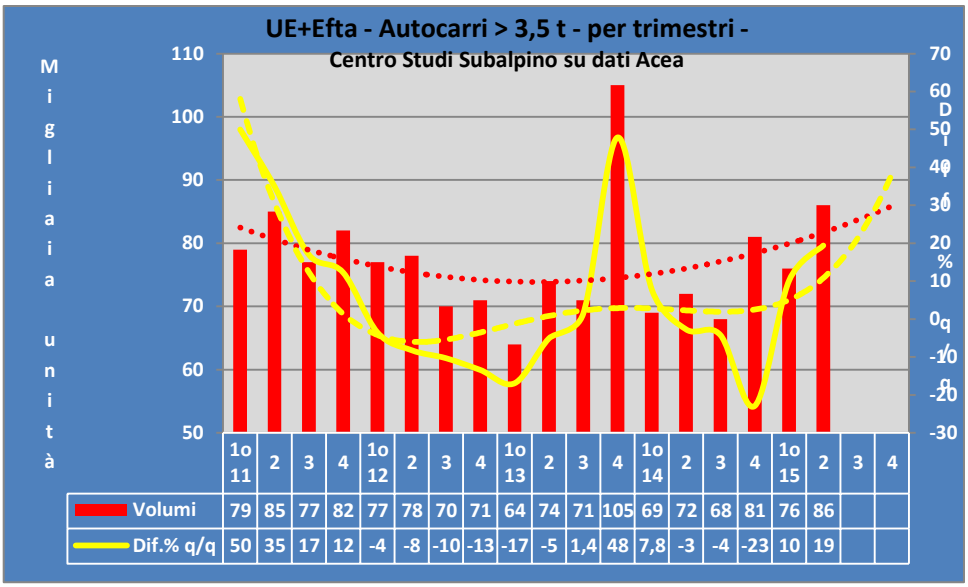
Come per i mesi precedenti l'aumento è soprattutto dovuto alla Spagna, che ha raddoppiato nel mese le immatricolazioni, con un sostanzioso incremento del 102,2% (frutto del grande successo del "PIMA Transporte", programma di incentivazione delle vendite di veicoli commerciali e autocarri), e alla Gran Bretagna (+36%), dopo un anno consecutivo di perdite nel 2014, ma anche all'ottimo risultato della UEa12, con un +42,5%, con aumenti particolarmente rilevanti in Lituania (+133,6%), Lettonia (+76,8%), Slovacchia (+58,7%) Romania (+44,7%), Polonia (+41,5%), Slovenia (+28,9%), Repubblica Ceca (+29,3%) e Ungheria (+26,7%)].



	Germ	Franc	U.K.	Spagn	Italia	EU12	Altri
2015	43784	21582	20904	9918	7611	27054	30760
2014	43968	20151	14645	6874	6615	21952	26282
%Diff.	-0,4	7,1	42,7	44,3	15,1	23,2	15,3

Continua anche a giugno la ripresa del mercato francese che guadagna nel mese il 36,3%. In sensibile aumento anche la domanda in Italia: +41,8%. Si riprende nel mese anche il mercato tedesco, che guadagna l'11,3%. In ripresa anche l'area dell'Efta (+8%).

In netto aumento anche i mercati del Nord Europa.



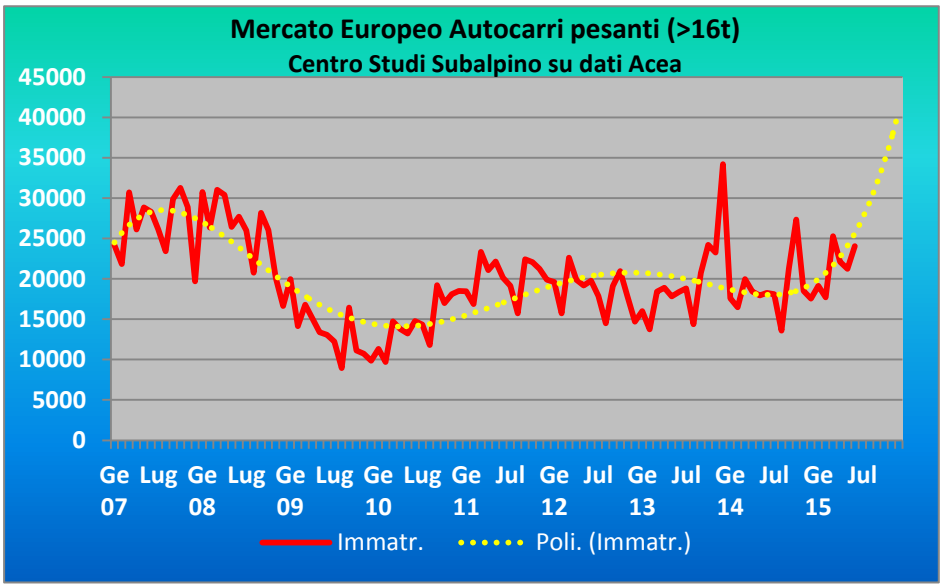
	1o 11	2	3	4	1o 12	2	3	4	1o 13	2	3	4	1o 14	2	3	4	1o 15	2	3	4
Volumi	79	85	77	82	77	78	70	71	64	74	71	105	69	72	68	81	76	86		
Dif.% q/q	50	35	17	12	-4	-8	-10	-13	-17	-5	1,4	48	7,8	-3	-4	-23	10	19		

Cumulativamente nel primo semestre l'aumento sullo scorso anno sale ad un +15%, soprattutto per le ottime *performances* dell'Olanda, cresciuta nel periodo di ben il 73,1%, della Spagna (+44,3%) e della Gran Bretagna (+42,7%), seguite dall'area della UEa12 con un aumento del 23,2% sullo scorso anno, [soprattutto per merito di Romania (+45,3%), Slovacchia (+34%), Slovenia (+26,4%), Ungheria (+25%) e Polonia (+22%)], e dall'Italia con un +15,1%.

La Francia guadagna il 7,1%, e la Germania, anche se in ripresa, rimane, invece, in negativo (-0,4%). Perde anche l'area Efta (-6,9%).

Anche l'analisi delle immatricolazioni per trimestri mostra la netta ripresa del mercato europeo degli autocarri, che specialmente dell'ultimo trimestre si riporta sui valori del 2011.

Altrettanto brillante nel mese l'andamento della domanda nel settore dei pesanti >16 t: aumento nel mese del 31,8%, con 24.078 unità immatricolate,



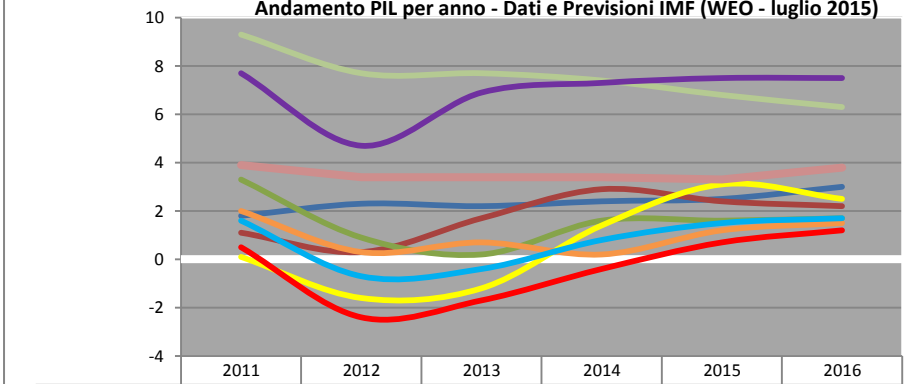
dovuto in particolare, come già negli ultimi mesi, all'aumento davvero straordinario della Spagna (+105%), della Gran Bretagna, (+39,7%), sempre in recupero sulle pesanti perdite dello scorso anno, e della UEa12 (+46,8%). Anche in questo settore in grande ripresa l'Olanda che sale del 41,7%, e la Danimarca (+36,2%).

Continua a riprendersi molto bene anche la Francia, che sale nel mese del 34,5%, e tornano in positivo anche la Germania che guadagna l'8,9% e l'area Efta (+6,7%). In aumento la totalità dei Paesi del Nord Europa.

Cumulativamente nel primo semestre dell'anno il mercato UE+Efta è cresciuto del 19,3% con 129.770 unità immatricolate, ma con il progresso legato in maniera particolare all'aumento della domanda in Gran Bretagna (+57,7%), seguita da Spagna (+47,4%), UEa12 (+27,4%), quest'ultima soprattutto per i

buoni risultati in Romania (+49,6%), Slovacchia (+42,6%), Ungheria (+29,3%), Slovenia (+26,9%), e Polonia (+26,8%)] e Italia (+19,1%). La Germania chiude il periodo con un modesto +2,2%. La Francia ha ripreso invece a salire con maggiore vigore (+9,4%). L'area Efta chiude il periodo con un -6%. Anche in questo settore da segnalare la ottima ripresa dell'Olanda (+78,8%) e della Danimarca (+53,5%). Positivi anche i risultati di vendita dei Paesi del Nord Europa, fatta esclusione solo della Svezia.

Circa il prossimo futuro, il Fondo Monetario Internazionale ha appena pubblicato il *World Economic Outlook* di luglio 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 rialzo, all'1,7%, la previsione per il 2016. In rialzo le stime sull'Italia, allo 0,7% quest'anno (dallo 0,5%) e all'1,2% l'anno prossimo (dall'1,1%). Su scala globale, il Fmi ha ritoccato al ribasso le previsioni di crescita 2015, dello 0,2% al 3,3%, con una accelerazione al 3,8% (invariata) nel 2016. La riduzione delle stime per quest'anno è dovuta soprattutto all'aggiustamento per gli Stati Uniti, dove la crescita è prevista ora al 2,5% contro il 3,1% in aprile, per effetto di fattori come il cattivo tempo, la chiusura di alcuni porti e i tagli agli investimenti nel settore del petrolio.



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

Continuano a rallentare i Paesi emergenti, che cresceranno quest'anno del 4,2%, contro il 5% del 2013 e il 4,6% del 2014. Si fanno sentire la debolezza dei prezzi delle materie prime e le condizioni più restrittive dei finanziamenti, ma anche il "riequilibrio" della Cina, dove il Fmi nota anche il recente forte ribasso della Borsa di Shanghai. L'economia cinese ha progressivamente frenato dal 7,7% del 2013 al 7,4% del 2014 al 6,8% di quest'anno e al 6,3% atteso per il prossimo. Fra gli altri grandi Paesi emergenti, il Brasile accuserà quest'anno una contrazione dell'1,5% e la Russia del 3,4% (nel caso di Mosca, però, le stime sono state leggermente ritoccate al rialzo). Sale l'India che da quest'anno supera la Cina**.**

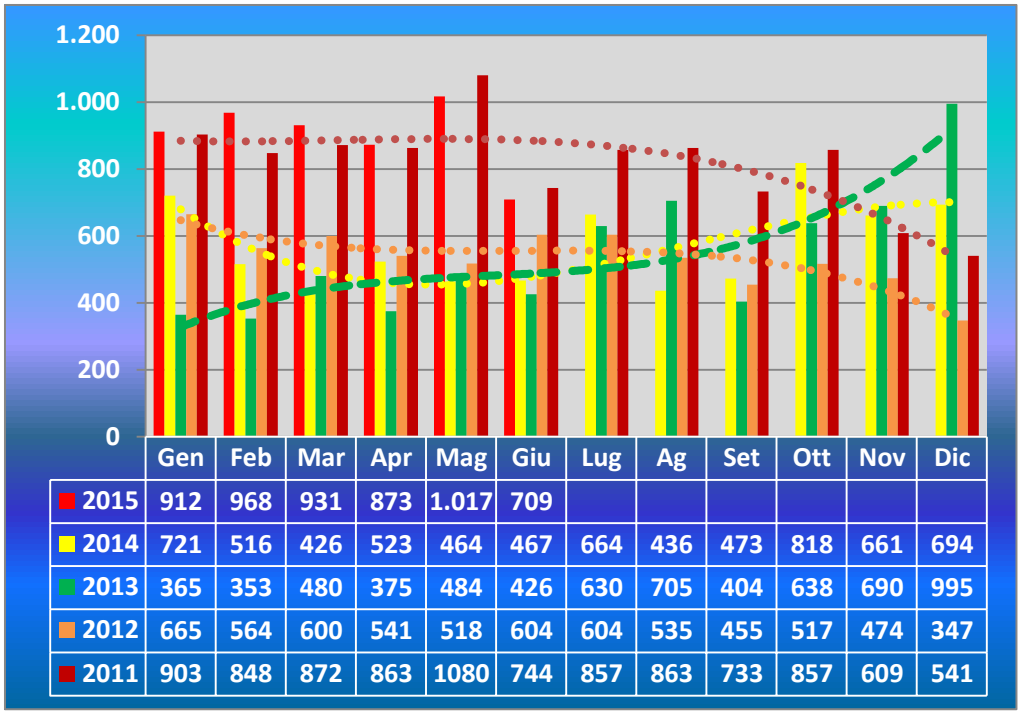
Nel frattempo la disoccupazione è rimasta stabile all'11,1% nell'Eurozona, e scesa al 9,6% nella UE, in miglioramento, comunque, rispetto all'anno scorso. Stabile anche in Italia al 12,4%, in miglioramento sullo scorso anno.

L'inflazione è nuovamente scesa: 0,2% in giugno, contro lo 0,3% di maggio, ed è lontana dagli obbiettivi della BCE.

La produzione industriale è diminuita a maggio dello 0.4% nell'Eurozona e dello 0,3% nella UE28. E', invece, cresciuta dello 0,8% in Italia.

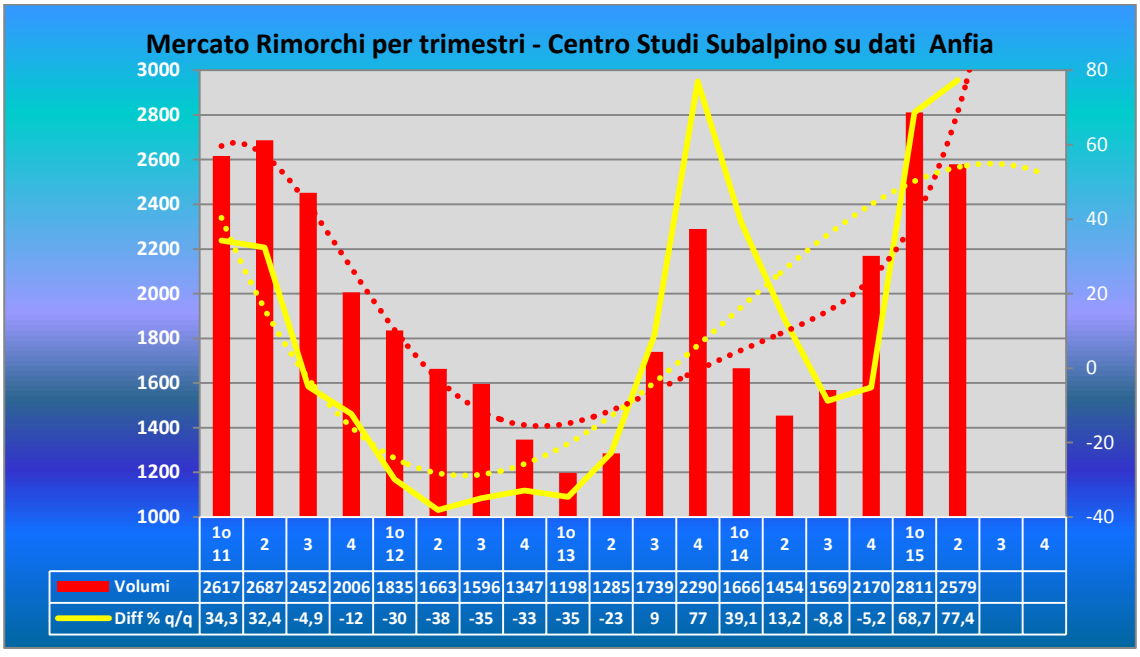
Per quanto riguarda, quindi, il settore dei veicoli commerciali e degli autocarri, con dati economici previsti in miglioramento, si può anticipare che continui, per il resto dell'anno, il *trend* positivo di mercato, anche se con peso diverso secondo le varie aree.

In Italia, dove in giugno si sono consuntivate 1.312 immatricolazioni di autocarri >3,5 t, contro le 925 immatricolazioni di un anno fa, pari al +41,8%, **le immatricolazioni di rimorchi e semirimorchi,** con 709 unità, sono pure aumentate nel mese, del 51,8%. Cumulativamente, nel primo semestre si sono immatricolati 5.390 rimorchi e semirimorchi, il 73% in più dello stesso periodo dello scorso anno.



	Gen	Feb	Mar	Apr	Mag	Giu	Lug	Ag	Set	Ott	Nov	Dic
2015	912	968	931	873	1.017	709						
2014	721	516	426	523	464	467	664	436	473	818	661	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

Il grafico sotto riportato, con l'andamento per trimestri, mostra che il mercato si è già riportato sui valori di inizio 2011, con un *trend* in decisa ripresa.



	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	2617	2687	2452	2006	1835	1663	1596	1347	1198	1285	1739	2290	1666	1454	1569	2170	2811	2579		
Diff % q/q	34,3	32,4	-4,9	-12	-30	-38	-35	-33	-35	-23	9	77	39,1	13,2	-8,8	-5,2	68,7	77,4		

NOTIZIE DALL'ITALIA

MARCO LAZZONI È IL NUOVO DIRETTORE GENERALE DI MAN ITALIA

Uomini e Trasporti.it, 20 luglio 2015

Cambio al vertice in MAN Truck & Bus Italia. Giancarlo Codazzi si è dimesso dall'incarico di Amministratore Delegato della filiale italiana del marchio bavarese di veicoli industriali, controllato da Volkswagen e, al suo posto, arriva Marco Lazzoni, nominato Direttore Generale e Presidente del Consiglio di Gestione.

Lazzoni, 59 anni, laurea in ingegneria chimica all'Università di Pisa, ha una profonda conoscenza del settore vantando una altrettanto lunga esperienza nel mondo dei veicoli industriali. Dal 1985 al 1993 è stato National Sales Director presso la NCR Corporation; entra nel 1993 come Regional Director in Iveco dove resta fino al 1996, anno in cui arriva in Mercedes-Benz Italia ricoprendo l'incarico di General Manager Commercial Vehicles; dopo otto anni sotto la Stella Lazzoni passa altri 8 anni a Zingonia come Managing Director di Volvo Trucks Italia; nel 2013, lascia l'Italia per seguire i mercati dell'Area Russia, Turchia e altri Paesi dell'Asia Centrale, dalla sede di Goteborg del marchio svedese; incarico ricoperto sino ai giorni scorsi.

Le competenze professionali di Lazzoni fanno prevedere che il suo ruolo in Man Truck & Bus Italia potrebbe essere un acceleratore del percorso di integrazione tra i tre marchi controllati da Volkswagen - Man Truck, Scania e Volkswagen Veicoli Commerciali - che producono veicoli per il trasporto merci. Un'esperienza maturata certamente da Lazzoni che, all'interno del Gruppo Volvo AB, ha vissuto l'integrazione tra Volvo Trucks e Renault Trucks.

Giancarlo Codazzi lascia dopo 5 anni particolarmente difficili la società di Dossobuono, anni in cui è riuscito a rafforzare l'immagine di MAN in Italia, inaugurato una nuova prestigiosa sede ma anche affrontato un doloroso processo di ristrutturazione della filiale italiana.

STEFANIA PIZZETTI CONFERMATA A PRESIDENZA FEDIT

TrasportoEuropa.it, 23 luglio 2015

La Manager della TNT è stata eletta per la seconda volta consecutiva Presidente Nazionale dell'Associazione che riunisce duemila corrieri italiani. Accordo sulla distribuzione delle merci a Torino.

Dopo la sua rielezione, Pizzetti ha dichiarato che *"per il prossimo triennio la Fedit proseguirà la battaglia per la legalità, promuovendo anche l'accordo sui magazzinieri raggiunto con i sindacati lo scorso anno. L'accordo ha consentito la progressiva regolarizzazione dei rapporti di lavoro con assunzioni a tempo indeterminato, limitando al massimo le sacche di illegalità nel settore del facchinaggio e nella triste piaga delle cooperative spurie, in cambio di una maggiore flessibilità".*

La Presidente della Federazione Italiana dei Trasportatori ha ricordato anche l'Accordo raggiunto con il Sindaco di Torino sulla mobilità urbana sostenibile nella consegna delle merci, che premia le aziende più virtuose. *"Tale Accordo è stato recepito dall'Anci, che l'ha proposto a tutti i Comuni italiani, mentre i provvedimenti più urgenti, tra cui le piazzole di carico e scarico nei centri urbani, sono già state presentate come emendamento nel Disegno di Legge di adeguamento del Codice della Strada",* scrive la Fedit in una nota.

AUTOTRASPORTO SOSTENIBILE: SCANIA CONSEGNA TIR A METANO IN PUGLIA

Trasporti-Italia.com, 3 luglio 2015

Tre veicoli Scania Euro 6 a metano, alimentati a gas naturale compresso (CNG), sono stati consegnati a Soa Società Consortile a.r.l. presso l'interporto regionale della Puglia, a Bari. Gli Scania, tutti con motorizzazioni da 340 CV, verranno utilizzati nei trasporti della grande distribuzione lungo le strade di tutto il sud Italia.

I test svolti sui motori Scania a metano mostrano un 10% in meno di emissioni di anidride carbonica, il 39% in meno di ossidi di azoto, un 68% in meno del particolato e il 90% in meno di monossido di carbonio rispetto ai limiti di emissioni imposti dalla normativa Euro 6. In quanto all'anidride carbonica, anche se di origine fossile il metano può abbattere le emissioni rispetto al diesel del 15-20%, mentre si può potenzialmente arrivare ad emissioni zero con l'utilizzo di biometano.

L'incidenza del costo del metano in molti Paesi è inferiore del 40-50% rispetto a quella del gasolio, le prestazioni sono comparabili a quelle permesse dai fratelli a diesel. *"La filosofia del nostro Gruppo è tesa a realizzare un modello aziendale in continua evoluzione, in grado di cogliere le nuove sfide del mercato e di trasformarle in opportunità – ha spiegato Oronzo Angiulli CEO di SOA –. I carburanti alternativi sono una delle migliori risposte offerte ad un settore fondamentale come quello dell'autotrasporto. Quindi la marcia in più del nostro Gruppo sarà da oggi rappresentata dal metano. Aumenterà la nostra competitività e permetterà di porre al centro dell'attività l'ecosostenibilità del nostro servizio di trasporto".*

Attualmente il settore dei trasporti deve affrontare una doppia sfida: ridurre la dipendenza dal petrolio e, nel contempo, abbattere le emissioni crescenti di CO_2 di cui è responsabile. *"La filiera dell'autotrasporto è sensibile a questa favorevole alternativa e Scania si sta impegnando con decisione anche su questo fronte* – ha dichiarato, parlando di metano, Franco Fenoglio, Amministratore Delegato di Italscania S.p.A. – *Abbiamo l'ambizioso obiettivo di diventare i leader nel trasporto ecocompatibile e, tra le varie opzioni disponibili, i nostri veicoli a gas rappresentano una scelta ottimale per tutte le applicazioni con severi requisiti di sostenibilità".*

DIMINUISCONO INCIDENTI AI CAMION NEL 2013

Trasporti Europa.it, 27 Luglio 2015

Le statistiche diffuse dal Ministero dei Trasporti sugli incidenti stradali avvenuti nel 2013 mostrano che il numero dei veicoli per il trasporto di merci è in calo dal 2001. La percentuale di camion coinvolti in sinistri è scesa sotto il 6%.

La tendenza alla diminuzione degli incidenti che coinvolgono i veicoli commerciali e industriali inizia ben prima della crisi del 2008, anno in cui è diminuito il numero degli autoveicoli pesanti in circolazione sulle strade italiane. La statistica diffusa nell'ambito del Conto Nazionale dei Trasporti 2013-2014 divide i veicoli in quattro categorie. La prima comprende gli autocarri ed è quella maggiormente coinvolta negli incidenti stradali: 17.504 casi. Questo numero è in costante calo dal 2002, quando fu di 27.511 casi. La seconda categoria comprende gli autotreni con rimorchio: nel 2013 sono stati coinvolti in 346 incidenti, contro i 1.625 del 2001. Da allora, la discesa è stata costante, ma bisogna anche rilevare che questa configurazione è in declino. La terza categoria comprende autoarticolati e autosnodati e il numero degli incidenti in cui questi veicoli sono stati coinvolti è diminuito dai 3.478 del 2001 ai 1.590 del 2013. L'ultima categoria comprende i trattori stradali e motrici: nel 2013 sono stati coinvolti in 1.027 incidenti, contro i 1.541 del 2006, anno di picco.

Un altro dato interessante è la percentuale degli incidenti che hanno coinvolto gli autocarri rispetto al numero totale: nel 2013 è stata del 5,45%. Il veicolo maggiormente coinvolto resta l'automobile (66,41%), seguita dal motociclo (9,27%) e dal ciclomotore (5,45%).

COME AGISCONO LE AGROMAFIE NELL'AUTOTRASPORTO

TrasportoEuropa.it, 21 Luglio 2015

Le intercettazioni telefoniche dell'operazione Joint Venture, conclusa il 20 luglio 2015 con venti arresti, mostrano le modalità di azione delle imprese di trasporto connesse alla Camorra e a Cosa Nostra che imponevano i loro servizi in alcuni mercati ortofrutticoli del Centro e Sud Italia.

Le telefonate di alcuni indagati - riportate dal Mattino di Napoli - mostrano chiaramente come le mafie controllano il trasporto stradale dei prodotti ortofrutticoli. In una delle intercettazioni, un indagato afferma in modo imperioso: "Domenica il mio camion deve uscire sempre carico (dal mercato ortofrutticolo di Giugliano, ndr), non importa la destinazione. E deve essere il primo a uscire. Gli altri possono stare a casa loro". Gli altri sono probabilmente gli autotrasportatori fuori dal giro mafioso, che evidentemente non viaggiano carichi e devono aspettare ore per caricare o scaricare.

Le organizzazioni mafiose non solo hanno il monopolio in alcuni mercati, ma impongono anche le tariffe. Che ovviamente per loro sono buone, mentre gli altri vettori devono viaggiare spesso sotto costo. A proposito di prezzi, un'intercettazione del 2012 fra Luigi Terracciano (ritenuto stretto collaboratore di Costantino Pagano, proprietario della Paganese Trasporti) e Francesco Sangari, commerciante di frutta di Catania mostra una discussione tra i due. Terracciano chiedeva 70 euro per portare ogni bancale da Napoli ad Avezzano, mentre Sangari ne voleva pagare 60.

Secondo gli inquirenti, il monopolio della criminalità nei mercati ortofrutticoli determina per il consumatore un maggior costo di frutta e verdura di almeno il 15%. Ma la Coldiretti in una nota afferma che il prezzo chiesto al consumatore può essere fino a tre volte superiore a quello pagato al coltivatore. "Le influenze del monopolio dell'ortofrutta in mano a Cosa Nostra - sottolinea Coldiretti - seppur operativo a migliaia di chilometri di distanza ma con ramificazioni in tutta la Penisola, si sarebbero fatte sentire anche nel Nord Italia. Tutto questo mentre l'ortofrutta continua ad essere sottopagata agli agricoltori su valori che non coprono neanche i costi di produzione".

Secondo l'Associazione degli agricoltori, "i punti più sensibili per le infiltrazioni malavitose sono costituiti dai servizi di trasporto su gomma dell'ortofrutta da e per i mercati; dalle imprese dell'indotto (estorsioni indirette quali, ad esempio, l'imposizione di cassette per imballaggio); dalla falsificazione delle tracce di provenienza dell'ortofrutta (come la falsificazione di etichettature: così, prodotti del Nord-Africa vengono spacciati per comunitari); dal livello anomalo di lievitazione dei prezzi per effetto di intermediazioni svolte dai commissionari mediante forme miste di produzione, stoccaggio e commercializzazione, secondo la Direzione Nazionale Antimafia". Il *business* delle Agromafie avrebbe raggiunto nel 2014 i 15,4 miliardi di euro.

UN PAESE, TANTE GIUSTIZIE: SUI COSTI MINIMI IL TRIBUNALE DI REGGIO EMILIA DECIDE ALL'OPPOSTO DI FERRARA

Uomini e Trasporti.it, 15 luglio 2015

Siamo una Repubblica delle Banane, dove non soltanto la sanità e la scuola cambiano livello e qualità da rione a rione, ma anche la giustizia assume decisioni addirittura antitetiche e confliggenti soltanto svoltando l'angolo.

Tale considerazione nasce osservando quanto sta accadendo all'interno dei tribunali italiani, dove - quando si giudica una controversia legata ai costi minimi della sicurezza - a creare il convincimento del giudice di turno sembra più il caso, che una sostanza giuridica. Così, proprio dopo la sentenza del Tribunale di Ferrara che stabiliva la non retroattività dell'abrogazione dei costi minimi e quindi la loro validità nel periodo compreso tra la «morte» dell'Osservatorio e la scorsa Legge di Stabilità, oggi abbiamo una sentenza di avviso completamente opposto.
La sentenza, paradossalmente, giunge dalla stessa Regione e, precisamente, dal Tribunale di Reggio Emilia che lo scorso 19 maggio (la decisione è stata pubblicata sulle raccolte questa settimana) ha addirittura revocato un Decreto ingiuntivo ottenuto da una cooperativa di trasporti in applicazione dell'art. 83 *bis* per non aver incassato quanto fissato dai costi minimi. Il committente, infatti, aveva proposto opposizione sollevando un'eccezione di legittimità costituzionale e una di contrarietà dello stesso art. 83 *bis* alle norme dell'Unione Europea.
Eccezione che i Giudici emiliani hanno accolto usando argomenti opposti a quelli a cui ricorrono i Giudici di Ferrara. Per essi, infatti, a cambiare le regole del gioco sarebbe stata la sentenza con cui la Corte di Giustizia Europea ha deciso che la normativa in questione è idonea a restringere il gioco della concorrenza nel mercato italiano, aggiungendo che «*la determinazione dei costi minimi d'esercizio»* così come prevista dalla legislazione italiana, «*non può essere giustificata da un obiettivo legittimo»*. Su questi presupposti il Tribunale ha deciso per l'inapplicabilità alla controversia in oggetto dell'art. 83 *bis*.
Chissà cosa avrà pensato l'Amministratore della cooperativa quando ha saputo che a Ferrara in una situazione praticamente identica è stata presa una decisione praticamente opposta?

STORICA SENTENZA: «L'IVA SULL'ACCISA DEL GASOLIO È ILLEGITTIMA»

Uomini e Trasporti.it, 20 luglio 2015
L'IVA sulle accise del gasolio, anche nota come «tassa sulla tassa» è illegittima. Così almeno sta scritto in una sentenza odierna con cui un Giudice di Pace di Venezia ha dato ragione a un cittadino che aveva presentato ricorso contro Enel per farsi restituire oltre 100 mila euro versati come IVA sulle accise nelle bollette di energia elettrica e gas. E nella sua decisione il Giudice veneziano ha trovato supporto in una sentenza della Cassazione (la 3671/97) in cui sta scritto che un'imposta non può diventare base imponibile per un'altra imposta.
Ma al di là del caso concreto, è interessante capire quali scenari potrebbe aprire una tale sentenza. Intanto c'è da dire che già alcune Associazioni di consumatori stanno presentando ricorsi contro la tassa sulla tassa sotto forma di *class action*. E una stima della cifra che i consumatori potrebbero riavere si aggira intorno ai due miliardi di euro. Soldi che non dovrebbero pagare le Società erogatrici del servizio, ma direttamente lo Stato che ha fissato e, quindi, incamerato l'imposta.
Peraltro, un altro argomento forte a favore dell'abolizione della tassa sulla tassa si trova in un argomento parallelo: nella nuova Tasi, vale a dire l'imposta sullo smaltimento rifiuti, è stata eliminata proprio l'applicazione dell'IVA, praticata, invece, nella precedente tassa sui rifiuti.
In pochi, invece, hanno preso in considerazione che la stessa situazione - vale a dire il pagamento dell'IVA sull'accisa - accade anche quando dal distributore si fa il pieno di gasolio. Forse perché in questo caso potrebbe risultare più complicato avere una prova degli avvenuti rifornimenti. Non è così però nel caso degli autotrasportatori, che devono documentare tramite fattura gli acquisti di gasolio effettuati, allo scopo di avere parte dei rimborsi delle accise.
Ma per evitare strascichi legali complicate, da CNA-Fita giunge l'invito al Ministero dei Trasporti di valutare le proposte avanzate dalla stessa Associazione quattro anni fa, legata all'accisa mobile e alla sterilizzazione dell'IVA sulle accise. *«Al Giudice di Pace che ha emesso questa sentenza* - ha dichiarato la

Presidente Fita, Cinzia Franchini - *va tutta la mia stima e apprezzamento per il coraggio di condannare una palese ingiustizia che da anni colpisce la mia categoria quanto l'intera cittadinanza italiana che, ogni giorno, alla pompa di benzina o in bolletta, hanno pagato l'assurdo principio per cui uno Stato con la più alta tassazioni indiretta in Europa ci mette sopra il resto».*

APPUNTAMENTO CON ASSTRA E ANAV A NOVEMBRE ALLA FIERA RIMINI PER PARLARE DI TPL VERDE

Trasporti-Italia.com, 6 luglio 2015

Asstra e Anav parteciperanno, per rilanciare la mobilità urbana del futuro, agli eventi dell'Ibe, "International Bus Expo", che quest'anno farà parte della fiera Città Sostenibile di Ecomondo, dal 3 al 6 novembre a Rimini.

Le due Associazioni di categoria saranno presenti alla Fiera della città romagnola per dibattere insieme alle **A**ziende di trasporto, Istituzioni e alla Pubblica Amministrazione delle alternative al gasolio e sui possibili scenari che riguarderanno il tpl.

All'interno della manifestazione quest'anno debutterà anche la prima edizione dell'Ibe *green*. Per promuovere l'iniziativa Asstra e Anav hanno organizzato due Convegni per confrontarsi anche con le agenzie per la mobilità e i professionisti del settore.

Il primo incontro, dal titolo "Quale alternativa al gasolio? Un *focus* sulle possibili risposte", sarà dedicato, alla presenza di Talel Hatira, Key Account Manager Emobility – Bollorè Group, Sandro Scarfone, Sales Manager Primove – Bombardier, Paolo D'Ermo, WEC Italia, Antonio Genovese, ENEA, e Roberto Gentili, Università di Pisa, ai carburanti alternativi come gas naturale liquefatto, idrogeno o propulsione elettrica di cui saranno presi in considerazione gli aspetti normativi, economici e tecnici.

A seguire la convention proporrà una tavola rotonda dal nome "Gli obiettivi ambientali nella pianificazione della mobilità urbana e il ruolo dei sistemi di trasporto collettivo" in cui si dibatterà, insieme ad un rappresentante dell'Anci, sugli spunti del rinnovamento del trasporto pubblico e mobilità urbana.

Ecomondo, importante vetrina dell'area mediterranea, è la Fiera internazionale dedicata al recupero di materia, energia e sviluppo sostenibile in cui è possibile mettere in contatto gli operatori della *green economy* con quelli tradizionali.

Barbara Gherardi

ATAC: INCONTRO IN CAMPIDOGLIO, IL SINDACO MARINO RINNOVA IL CDA

Trasporti-Italia.com, 24 luglio 2015

"Ho deciso di cambiare il CdA di Atac dando mandato al Presidente Francesco Micheli di rinnovare profondamente management aziendale allontanando tutti i Dirigenti responsabili causa di inefficienze". Lo ha detto oggi in Campidoglio il Sindaco di Roma, Ignazio Marino, in una riunione in cui si è fatto il punto sulla situazione difficile in cui versa il tpl capitolino.

"Intendo scusarmi con i cittadini e i turisti per i disagi inaccettabili nel nostro trasporto locale - ha detto Marino in riferimento ai disagi derivati dallo sciopero bianco che si è svolto nelle ultime settimane a Roma -. Siamo davanti ad una situazione drammatica per i trasporti urbani di Roma dal punto di vista della qualità di vita dei cittadini, della qualità dei servizi e dei conti di Atac. Insieme a Zingaretti abbiamo deciso che da oggi Comune, Regione e Atac si impegnano a cercare un partner industriale mantenendo la maggioranza pubblica. Abbiamo dato mandato all'Azienda di scrivere un piano industriale vero e forte per indire la gara - spiega - *in questo modo anticipiamo l'avvio di un processo nazionale che impone di non gestire più il servizio in house a partire dal 2019.*

L'unica alternativa era chiudere Atac, portare i libri in tribunale e chiudere l'Azienda mettendo a rischio lavoratori e servizio sarebbe stata la soluzione più facile ma penso che così possiamo farcela senza arrivare a una situazione così drammatica. Rivolgo un appello a tutti: ai dipendenti di Atac, ai sindacati con i quali ho già fissato un incontro per i prossimi giorni, perché ci sia piena collaborazione abbandonando vecchi schemi e preoccupazioni del passato.
Abbiamo trovato una situazione che non si può che definire di bancarotta e di un indebitamento insostenibile e abbiamo scelto allora di non portare i libri in tribunale ma di tentare una difficile strada con un percorso, un piano di risanamento - spiega - *Questo piano ha ottenuto dei risultati ma non è riuscito a produrre quel risanamento che serviva per la qualità della vita delle persone che si spostano ogni giorno in città. Entro il 30 settembre 2015 c'è l'impegno della Regione Lazio di trasferire al Comune 301 milioni di euro come pagamento di vecchi contributi negati dalle destre negli scorsi anni".*
L'Anav (Associazione nazionale delle aziende a capitale privato del Tpl) condivide la valutazione del primo cittadino che sia arrivato il momento di porre fine a gestioni del trasporto locale che si sono ampiamente dimostrate inefficienti e inefficaci".
Il Presidente di Anav, Nicola Biscotti, manifesta questa convinzione in una breve nota inoltrata al Sindaco Marino sollecitando *"una profonda riforma della governance e degli assetti gestionali del Tpl romano che veda un ampio coinvolgimento della imprenditoria privata del Tpl manifestando in questo senso la più ampia disponibilità alla collaborazione".*

BISCOTTI (ANAV): DOPO IL CASO ATAC, RIPENSARE I MODELLI DI GESTIONE DEL TPL

Trasporti-Italia.com, 24 luglio 2015
"L'analisi economico-finanziaria del Ministero dell'Economia ha evidenziato come l'Atac, la più grande azienda di TPL del Paese ed al contempo con le maggiori perdite accumulate negli anni, non sia più in grado di finanziare neanche la gestione caratteristica di bilancio". Lo ha dichiarato il Presidente di Anav (l'Associazione delle imprese di autotrasporto viaggiatori aderente a Confindustria) Nicola Biscotti, intervenendo sugli ultimi sviluppi della vicenda Atac.
"A fronte di ciò - ha aggiunto Biscotti - *la domanda alla quale la politica si affanna a dare risposta è come salvare l'Azienda dal fallimento, ipotizzando artifici contabili o provvedimenti d'urgenza che scarichino ancora una volta sulla collettività l'onere degli errori commessi. Ma la domanda da porsi è un'altra: perché si è arrivati a questa situazione? Emerge, allora, che le ragioni del default sono di tipo strutturale più che finanziario e risiedono nel fallimento dell'esperienza di gestione diretta, ed in capo ad una sola Azienda, dei servizi di TPL su un territorio così vasto".*
Se la proprietà dell'Azienda capitolina fosse stata privata, spiega Biscotti, *"i libri sarebbero già da anni in tribunale. Invece di ipotizzare ulteriori artifici per salvare un'Azienda senza futuro e con un piano di ricapitalizzazione giudicato irricevibile dal MEF e dagli stessi Sindaci dell'Azienda, occorre, invece, ripensare totalmente il modello di gestione dei servizi della Capitale, prendendo esempio dal modello londinese che coniuga unitarietà di programmazione e rete, tramite l'autorità di regolazione dell'intero bacino, con un sistema incentivante di concorrenza comparativa, tramite gare per l'aggiudicazione di più lotti di servizio di dimensioni tarate sull'analisi dei flussi di traffico a lasciando alla valutazione degli operatori la scelta se competere per uno o più lotti. Peraltro, l'esperienza positiva dell'affidamento tramite gara dei servizi periferici che l'Azienda Roma TPL gestisce con costi e corrispettivi di gran lunga inferiori e con una migliore qualità, ad iniziare dalla giovane età del parco rotabile impiegato, è un'ulteriore conferma della suddetta esigenza".*
"La sorte di Atac - prosegue Biscotti - *dovrebbe indurre la politica a fare scelte coraggiose a favore dei servizi al cittadino, anziché ad arroccarsi nella irresponsabile difesa di interessi proprietari, abbandonando definitivamente le gestioni in house, che inibiscono alla base un corretto ed imparziale*

esercizio delle funzioni di regolazione in capo all'autorità politica, ed implementando le gare per l'aggiudicazione di lotti di servizio contendibili, che assicurino la più ampia partecipazione e, quindi, successivamente, la concorrenza per comparazione".

Ma la vicenda di Atac, a parere del Presidente Biscotti, deve servire anche da monito alle Istituzioni Nazionali, affinché prendano finalmente atto della inesistenza di economie di scala nel settore e della presenza di forti e progressive diseconomie al crescere delle dimensioni aziendali sopra soglie piuttosto contenute (tra i 4 e i 6 milioni di Km per i servizi su gomma secondo gli studi più recenti, e Atac gestisce circa 100 milioni di Km), *"ed abbandonino definitivamente ricette errate che individuano nella frammentazione del sistema industriale il principale problema del settore ed in misure dirigistiche di incentivo, o addirittura di obbligo, all'aggregazione la possibile soluzione. In quest'ottica* - evidenzia il Presidente - *ci attendiamo un contributo determinante dal Decreto di determinazione dei costi standard di settore da tempo atteso".*

NOTIZIE DAL MONDO

IL TUNNEL DEL MONTE BIANCO COMPIE 50 ANNI

Uomini e Trasporti, 16 luglio 2015

50 anni fa, esattamente il 16 luglio 1965 fu inaugurato il Traforo del Monte Bianco dal Presidente della Repubblica Italiana, Giuseppe Saragat, e dal Presidente della Repubblica Francese, Charles De Gaulle. Tre giorni dopo, venne aperto alla libera circolazione. Lungo oltre 11,6 chilometri, è stato realizzato in sei anni di lavoro. E da allora sono stati più di 60 milioni i veicoli che hanno utilizzato il tunnel, in entrambe le direzioni Italia-Francia e oggi sono circa 5mila i passaggi giornalieri attraverso il tunnel, ancora tra i più lunghi mai realizzati.

I numeri del traforo:

Lunghezza: 11.600 m
Larghezza alla base: 8,6 m
Larghezza della carreggiata: 7 m
Altitudine dei piazzali di ingresso: 1274 m (Francia) e 1381 m (Italia)
Altitudine massima: 1395,5 m (a metà galleria)
Spessore della roccia sulla verticale: superiore a 2 km (su più della metà della lunghezza)
Durata della traversata: 12 minuti a 60 km/ora

Sembra che la prima merce trasportata attraverso il Monte Bianco fu lo *champagne* e, in cinquant'anni tanto altro c'è passato.

Tra le date che hanno segnato la storia del tunnel c'è sicuramente quella del 24 marzo 1999, quando un camion belga, carico di farina e margarina, entrò prendendo fuoco poco dopo e fermandosi, scatenando una catastrofe: nel rogo morirono 39 persone, decine di camion e auto vennero sciolti da un calore che, nel cuore del tunnel, raggiunse i mille gradi. Le fiamme, alimentate dall'impasto che si era venuto a creare con la merce trasportata nel rimorchio, venne amplificato dall'effetto forno causato dal tunnel. I Vigili del fuoco di entrambi i Paesi impiegarono 53 ore per spegnere le fiamme. A seguito del tragico evento il tunnel rimase chiuso per tre anni e, inizialmente, fu riaperto solo alle auto.

Quell'evento portò Italia e Francia ad avviare lavori di modernizzazione da 380 milioni di euro per dotare l'infrastruttura di impianti di alto livello. Oggi la galleria, dalla riapertura nel 2002, è un formidabile concentrato di tecnologia: dispone di una Gestione Tecnica Centralizzata, un sistema informatico che controlla e sorveglia permanentemente la galleria in tutta la sua lunghezza ed elabora i dati provenienti da oltre 35.000 punti di controllo.

La GTC è in grado di rilevare qualunque anomalia e di proporre agli operatori lo scenario che consente di utilizzare la segnaletica adeguata, regolare la ventilazione, informare gli utenti (radio FM, pannelli a messaggio variabile), dare l'allarme alle squadre di soccorso e dare l'allarme e comunicare con gli interventi esterni.

Un dispositivo di sicurezza complesso

37 luoghi sicuri
1 canale di aria pura collegato con i luoghi sicuri per l'evacuazione degli utenti
116 nicchie SOS
120 telecamere
12 frequenze radio FM ricevibili all'interno della galleria che trasmettono messaggi di sicurezza in tre lingue
40 semi barriere associate ognuna a un pannello a messaggio variabile e a un semaforo rosso
20 pannelli a messaggio variabile disposti in volta
20 semafori per senso di marcia
1 cavo termometrico dotato di 3.860 sensori
1 condotta d'acqua sotto pressione
78 nicchie antincendio
116 bocche di aspirazione dei fumi
76 acceleratori di aria posizionati in volta
10 radar di controllo della velocità
10 radar di controllo dell'interdistanza
36 aree di sosta di emergenza
1 postazione centrale di intervento immediato e 2 postazioni esterne
2 barriere agli imbocchi
4 serbatoi d'acqua della capacità di 120 m³ ciascuno
4 640 lampade

GROUPE CAT AFFIDA A GOODYEAR LA GESTIONE DEGLI PNEUMATICI

Uomini e Trasporti.it, 23 luglio 2015

Un Accordo è stato siglato tra il Costruttore americano e il Gruppo francese per la gestione completa dei pneumatici autocarro con il programma FleetFirst.

Goodyear siglato un Accordo con Groupe CAT - importante azienda protagonista nella logistica *automotive* europea - che adotterà il programma di gestione dei pneumatici autocarro FleetFirst; inizialmente riguarderà le operazioni di trasporto veicoli e successivamente sarà esteso anche alle operazioni della divisione logistica cargo.

Groupe CAT, con sede in Francia, è specializzata nella logistica dei veicoli e nella logistica cargo e gestisce 1.200 veicoli e rimorchi; nel 2014 ha fatturato di 1.024 milioni di euro e movimentato oltre 3,6 milioni di veicoli e 707.000 tonnellate di pezzi di ricambio.

Groupe CAT, oggi è la flotta più grande ad aver aderito al programma di gestione professionale dei pneumatici autocarro di Goodyear; la prima fase del contratto riguarderà le operazioni di logistica dei veicoli delle principali filiali di CAT in Europa, dal Regno Unito alla Romania, fino alla Lituania e al Portogallo, seguite dalle operazioni cargo della flotta francese a cui Goodyear fornirà anche assistenza e manutenzione.

I veicoli del gruppo CAT saranno equipaggiati con pneumatici premium Goodyear e Dunlop, come i modelli della gamma KMAX, studiati per offrire un elevato chilometraggio, e della gamma FUELMAX, concepita per ridurre i consumi.

Non solo prodotti ma anche i sistemi di assistenza sono stati determinanti scelta di CAT di affidarsi al programma FleetFirst di Goodyear. Il programma FleetOnlineSolutions riveste un ruolo chiave nella gestione dei pneumatici; fornisce dettagli sulla politica di gestione dei pneumatici concordata e sui dati di ciascun veicolo agli oltre 2mila *partner* paneuropei della rete TruckForce consentendo di ridurre i tempi di inattività e la mole di documenti cartacei; offre un sistema centralizzato di reportistica sulle prestazioni dei pneumatici e i relativi costi. L'assistenza stradale viene assicurata dal Goodyear ServiceLine24h, il programma internazionale di assistenza su strada attivo 24 ore su 24.

RENAULT TRUCKS FORMA 150 MECCANICI DEL WORLD FOOD PROGRAMME

Uomini e Trasporti.it, 16 luglio 2015

Renault Trucks conferma la *partnership* con il Programma Alimentare Mondiale (WFP). Iniziata nel 2012, continuerà per altri tre anni, nel corso dei quali i volontari del Costruttore di veicoli commerciali e industriali visiteranno i siti del WFP in Africa centrale e occidentale per la formazione di meccanici e gestori flotte

Una maniera utile per aiutare il World Food Programme (WFP) a svolgere la propria missione di fornire assistenza alimentare e di lavorare a stretto contatto con le comunità per farle diventare più autosufficienti, è anche quello di mettere a disposizione dell'Organizzazione umanitaria delle Nazioni Unite un'unità di formazione mobile in Africa orientale. Questo è quanto messo in campo tre anni orsono dal Costruttore Renault Trucks che, con squadre di tecnici e formatori istruisce i meccanici del WFP nella manutenzione e riparazione dei veicoli utilizzati spesso in condizioni difficili e su terreni accidentati. «In molte delle Regioni più povere del mondo, i camion rappresentano un collegamento fondamentale per portare cibo a coloro che ne hanno più bisogno, spesso in casi in cui le vite sono a rischio - spiega Julie Marconnet, Responsabile delle Sponsorizzazioni & Corporate Communication di Renault Trucks - Fornendo la propria competenza tecnica in Africa, Renault Trucks assicura al WFP la massima disponibilità operativa dei veicoli e aiuta le operazioni a scorrere in modo più fluido».

Come parte della partnership, i volontari membri dello *staff* Renault Trucks, nei prossimi tre anni si recheranno in Repubblica Democratica del Congo, Repubblica Centrafricana, Ghana, Sierra Leone, Liberia, Ciad e Uganda. In questi Paesi porteranno 11 sessioni di formazione incentrate su un Renault Kerax 6x6, configurato come unità di formazione mobile. Complessivamente saranno circa 150 le persone del Programma Alimentare Mondiale tra meccanici, responsabili officina, responsabili flotte e formatori che così potranno beneficiare della formazione nel triennio 2015-2017.

CABOTAGGIO STRADALE DEI CROATI TRA DUE ANNI

Trasportoeuropa.it, 22 luglio 2015

Otto Paesi comunitari, tra cui l'Italia, hanno deciso di estendere fino al 30 giugno 2017 il divieto per gli autotrasportatori della Croazia di svolgere trasporti nazionali in altri Paesi comunitari.

La possibilità di estendere il periodo transitorio del divieto di cabotaggio stradale delle merci per i nuovi membri dell'Unione Europea è consentito dalle norme comunitarie e l'Italia lo ha già usato dal 1° luglio 2013, data dell'ingresso della Croazia nell'Unione. Alla scadenza del primo biennio, otto Paesi hanno deciso di utilizzare la proroga per altri due anni. Quindi, le imprese di autotrasporto croate non potranno svolgere attività di cabotaggio stradale fino al 30 giugno 2017 in Italia, Slovenia, Bulgaria, Austria, Francia, Belgio, Paesi Bassi e Danimarca.

Intanto, la Croazia sta programmando lo sviluppo delle infrastrutture di trasporto. La Commissione Europea ha assegnato allo Stato 13,1 miliardi di euro per realizzare 276 progetti, nell'ambito del CEF.

Le opere principali sono il *terminal container* del porto di Rijeka (Fiume), la ricostruzione della ferrovia Skrljevo-Rijeka-Jurdani e il miglioramento della navigazione sul fiume Dunav. Inoltre, entro l'estate saranno assegnati i lavori per la ricostruzione del ponte di Peljesac.

MERCEDES RIPROGETTA LA LOGISTICA PER RIDURRE I COSTI

TrasportoEuropa.it, 20 Luglio 2015

Il Costruttore inaugura a Speyer, in Germania la nuova piattaforma logistica per il consolidamento dei componenti destinati alle fabbriche di autovetture. È alla base di una completa ristrutturazione della Supply Chain che porterà a notevoli riduzioni dei costi di produzione. Il nuovo impianto è una tappa importante del programma Mercedes-Benz 2020 e permette la gestione centralizzata di tutta la fornitura *just in time* dei componenti agli stabilimenti e consentire lo sviluppo di una strategia globale. Lo scopo dell'impianto è assicurare il rifornimento agli stabilimenti di tutto il mondo e integrare maggiormente la logistica nella produzione, fin dai primi stadi. L'apertura della piattaforma corrisponde anche all'integrazione della divisione Supply Chain Management nell'organizzazione centrale della produzione di Mercedes-Benz Cars. A capo c'è Alexander Koesling.

La divisione Supply Chain Management impiega direttamente 7.500 persone, più i collaboratori delle imprese che forniscono servizi di logistica e trasporto. *"Abbiamo creato le condizioni necessarie per una produzione just in time, che ridurrà i costi unitari di produzione per unità. Infatti, i costi della logistica influiscono in modo significativo su quelli della produzione",* spiega Alexander Koesling. Uno dei primi risultati della ristrutturazione è l'aumento del flusso di materiali *inbound*, soprattutto negli stabilimenti posti fuori dalla Germania. Ma il nuovo sistema consente anche di gestire meglio il maggior numero di variabili produttive, causato dall'aumento delle versioni di motori e della personalizzazione dei modelli. Lo *hub* di Speyer si estende su una superficie totale di 251mila metri quadrati, di cui 79mila coperti e 21mila per lo stoccaggio dei *container*. L'architettura interna è progettata per separare i flussi degli *stacker*, dei camion e dei pedoni. Una squadra della Mercedes-Benz Cars Supply Chain Management controlla tutte le attività, mentre la parte operativa è svolta dalla Syncreon, che impiega 400 persone. La Contargo trasferisce i *container* sui treni e le imbarcazioni.

Il nuovo centro di consolidamento di Speyer raccoglie i componenti dai fornitori europei e li convoglia negli stabilimenti Mercedes-Benz Cars in Cina, Stati Uniti e Sud Africa. La Casa tedesca ha investito circa 90 milioni di euro nella sua costruzione e l'impianto entrerà progressivamente in funzione, diventando pienamente operativo nel 2016. Lo *hub* gestirà ogni settimana parecchie centinaia di spedizioni tramite navigazione interna e ferrovia ai porti di Anversa e Bremerhaven, dove saranno imbarcati per Pechino, Tuscaloosa e East London (Sud Africa). La posizione dell'impianto nella Germania sud-occidentale riduce i costi di trasporto (riducendo le distanze rispetto a prima, quando le spedizioni partivano da Brema) e l'uso delle idrovie e del treno taglia le emissioni di CO_2 del 25%.

La nuova Supply Chain della Mercedes utilizza nell'intralogistica l'approccio digitale dell'Industria 4.0, come il controllo in tempo reale *wireless* dei materiali e degli imballaggi vuoti e un sistema di trasporto automatico. Nello stabilimento ungherese di Kecskemét, per esempio, tutti i componenti sono portati alla linea di assemblaggio in contenitori trasportatati da veicoli senza conducenti (DTS), che contengono solo i pezzi necessari alla lavorazione. La ristrutturazione logistica di Mercedes interessa anche il trasporto dei veicoli finiti (*outbound*), che prevede la realizzazione di uno *hub* in un porto dell'Adriatico che sarà usato per portare i veicoli in Asia.

GERMANIA - LA DIVISIONE AUTOCARRI VOLKSWAGEN VERSO UNA NUOVA SEDE

(Immagine: VW AG Divisione Autocarri)

Inautonews, 22 luglio, 2015

Il Gruppo Volkswagen, da tempo impegnato nella formazione della sua Divisione Autocarri, ha programmato di localizzarla vicina alla sua Casa Madre di Wolfsburg. VW AG ha deciso di riunire le sue quote di controllo nelle società MAN e Scania in un conglomerato mondiale per gli autocarri pesanti, chiamato Truck & Bus GmbH. La nuova Società avrà il suo quartier generale a Brunswick, a circa 25 chilometri a sud-ovest del quartier generale VW in Wolfsburg e impiegherà in partenza circa 50 persone

FRANCIA, SALARIO MINIMO ANCHE PER AUTOTRASPORTO STRANIERO

Trasportoeuropa.it, 17 Luglio 2015

Il 10 luglio 2015 l'Assemblea Nazionale francese ha approvato la Legge Macron, che stabilisce nuovi provvedimenti per contrastare il *dumping* sociale, anche nel settore del trasporto.

Il nuovo testo, che dovrebbe entrare in vigore in agosto, è piuttosto complesso, perché prevede diverse misure per favorire la crescita economica del Paese. Durante la discussione parlamentare, sono stati approvati anche alcuni emendamenti per contrastare il *dumping* sociale nel trasporto, in particolare in quello stradale. Quello più importante riguarda gli autisti stranieri che svolgono cabotaggio stradale in territorio francese. La Legge Macron impone che debbano avere un salario minimo come quello in vigore in Francia, ossia 9,61 euro l'ora lordi.

Già lo scorso anno è entrata in vigore in Francia la Legge Savary, che impone alle imprese che utilizzano lavoratori in distacco internazionale di controllare la regolarità della loro posizione, secondo le norme europee. Ricordiamo anche che la Francia, sempre per contrastare il *dumping* sociale, vieta il riposo settimanale degli autisti all'interno del camion.

Soddisfazione per il nuovo provvedimento è stata espressa dalla sigla sindacale CGT Transports lo ha definito "una rivoluzione". Invece, l'Associazione degli autotrasportatori FNTR lo ritiene "insufficiente e parziale" e che un'azione incisiva può avvenire solamente a livello europeo.

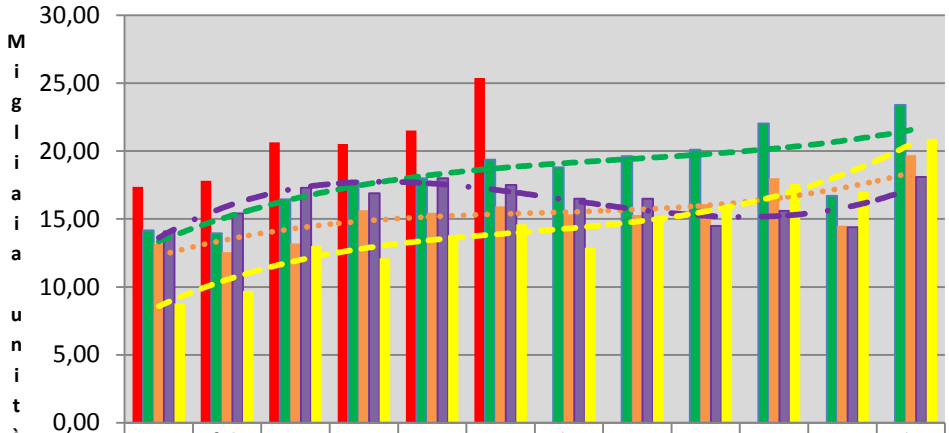
TRASPORTI: IL BAROMETRO TIMOCOM CONFERMA LA RIPRESA D'INIZIO ANNO

Trasporti-Italia.com, 13 luglio 2015

Il barometro dei trasporti **TimoCom** ha spiccato un balzo che non si registrava da tempo. Nel 2° trimestre 2015 il rapporto carichi-mezzi è stato di 54:46, confermando le cifre d'inizio anno.
Già aprile aveva posto le basi per un 2° trimestre positivo: nel primo mese del trimestre, la percentuale di carichi in tutto il mercato europeo dei trasporti era cresciuta di quasi 13 punti percentuali rispetto al mese precedente, salendo al 53%. L'aumento era prevedibile viste le festività pasquali in molti Paesi europei e le relative settimane di 4 giorni lavorativi.
A maggio l'aumento di carichi si è ulteriormente accentuato. Con un rapporto fra carichi e mezzi di 59:41, il barometro dei trasporti di TimoCom è cresciuto ben al di là del valore dell'anno precedente (48:52). L'aumento del 10,6% degli incarichi di trasporto ha creato un'atmosfera positiva anche presso i fornitori di mezzi.
Grazie ai molti giorni festivi in tutta Europa, il mese di maggio è da sempre garanzia di portafogli ordini (stra)colmi. Quest'anno, per Marcel Frings**,** Chief Representative di TimoCom, c'è anche un'altra spiegazione per questa crescita prorompente: *"A maggio sono stati indetti in Germania due grandi scioperi dei trasporti merci ferroviari a breve distanza. Questa evenienza ha fatto sì che siano venute meno le capacità di trasporto su rotaia a favore di quelle su gomma. Per il trasporto nazionale tedesco, il barometro dei trasporti ha registrato per alcuni giorni un rapporto carichi-mezzi di 85:15. Dagli scioperi ferroviari tedeschi hanno tratto beneficio i fornitori di trasporti di tutta Europa, che per coprire il fabbisogno si sono diretti in Germania".*
In giugno, la situazione si è nuovamente normalizzata. Come negli ultimi quattro anni, l'ultimo mese del trimestre si stabilizza ad un livello medio. Prima di cedere il passo all'estate, a fine trimestre il barometro dei trasporti di TimoCom aveva registrato un rapporto carichi-mezzi di 50:50.
Anche per il prossimo trimestre Marcel Frings conta su un andamento privo di sorprese: *"Prevediamo che luglio, agosto e settembre saranno simili agli anni precedenti. All'inizio del 3° trimestre, la percentuale di carichi diminuirà leggermente. In agosto, calerà ancora, toccando, presumibilmente, il minimo del 45% di carichi. A partire da settembre, gli affari torneranno a crescere e i carichi supereranno le capacità disponibili sul mercato".*

NOTIZIE DAGLI USA

Record assoluto di vendite della classe 8 in giugno, terzo miglior mese di tutti i tempi. Per il quarto mese consecutivo il mercato supera il muro delle 20.000 unità.

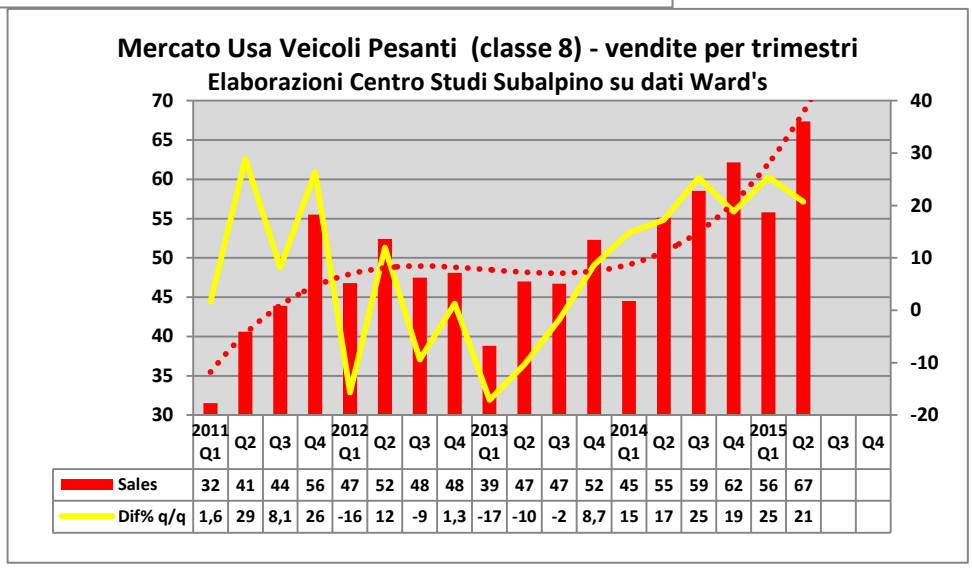


	Gen	feb	mar	apr	mag	giu	lu	ag	set	ot	nov	dic
2015	17,37	17,81	20,63	20,51	21,5	25,37						
2014	14,15	13,95	16,45	17,78	17,99	19,37	18,79	19,63	20,09	22,03	16,71	23,40
2013	13,16	12,55	13,20	15,65	15,46	15,93	15,34	15,30	16,10	18,00	14,51	19,70
2012	14,10	15,40	17,30	16,90	18,00	17,50	16,50	16,50	14,50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

Secondo i dati preliminari della Ward's Automotive con 25.369 unità le vendite di autocarri della Classe 8 a giugno sono aumentate del 18% sullo scorso maggio e del 31% sul giugno dello scorso anno.

Tutti i Costruttori hanno consuntivato aumenti a doppia cifra.

Cumulativamente nei primi sei mesi dell'anno le vendite dei veicoli di classe 8 hanno raggiunto le 123.188 unità, il 23,4% in più dello stesso periodo dello scorso anno, con un tasso di aumento che potrebbe davvero fare dell'anno in corso il migliore dalla crisi globale, con un consuntivo di circa 250.000 unità.



	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		
Dif% q/q	1,6	29	8,1	26	-16	12	-9	1,3	-17	-10	-2	8,7	15	17	25	19	25	21		

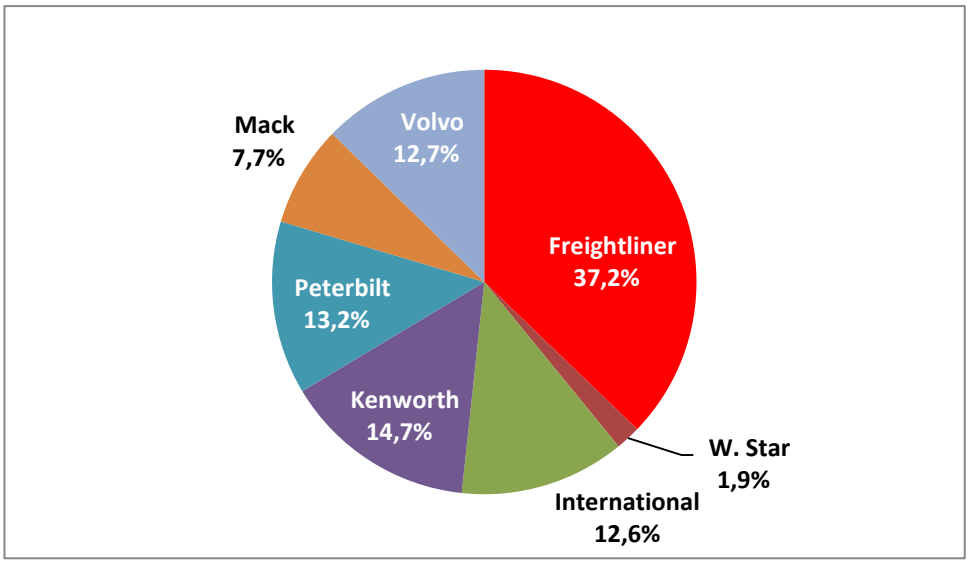
Anche l'analisi per trimestri mostra un costante progresso delle vendite che in effetti si sono incrementate per il 7° trimestre di seguito.

I dati preliminari sugli ordini a giugno mostrano un valore del tutto prevedibile: 19.624 unità secondo lo FTR. E' il quarto mese di discesa continua, 25% in meno del giugno dello scorso anno e 2% in meno di maggio.

Ciò nonostante la FTR sottolinea che il mercato rimane ben intonato, sottolineando che anche giugno è un tipico mese di riduzione negli ordini.

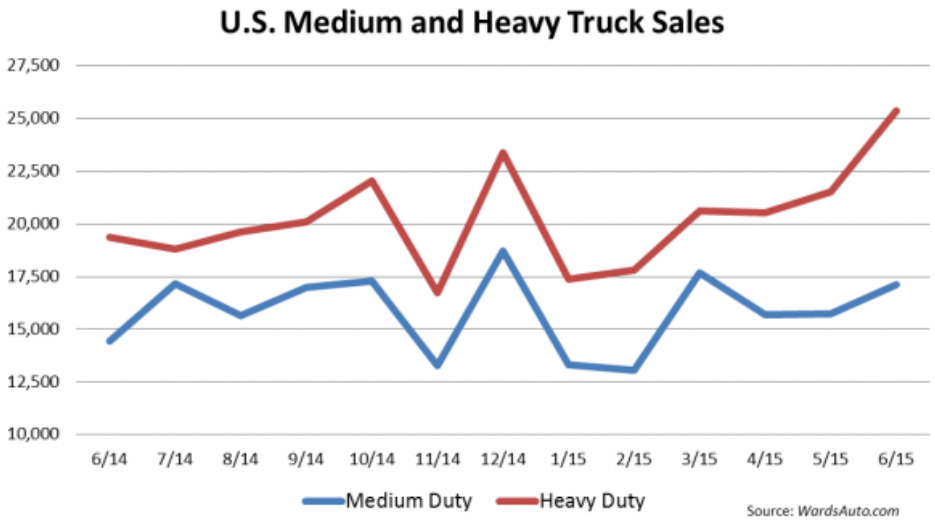
"Il mercato della Classe 8 si sta avvicinando ai minimi della stagione estiva ad un passo normale e prevedibile" ha affermato Don Ake, Vicepresidente Veicoli Commerciali e Industriali della FTR. Il calo degli ordini non crea nessuna preoccupazione.

Gli ordini dovrebbero continuare a scendere anche a luglio e forse anche ad agosto. Le flotte stanno facendo adesso le valutazioni circa le loro necessità per il 2016 e l'attività di presentazione e quotazione dei veicoli da parte degli OEM è appena cominciata. Gli ordini della Classe 8 rimarranno in secondo piano fino all'autunno.



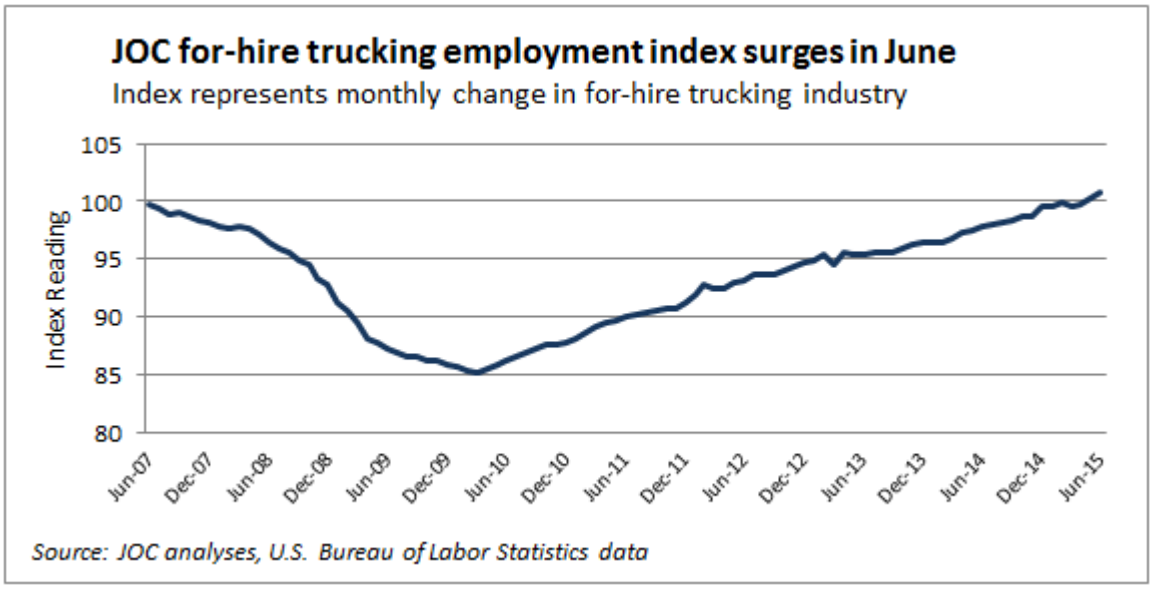
A fianco il consuntivo delle quote dei vari *brands* della classe 8 nel primo semestre dell'anno.

Due parole anche sul resto del mercato autocarri. La classe media (da classe 4 a 7) nel mese è pure molto cresciuta rispetto allo stesso mese dello scorso anno come si vede anche dal grafico a fianco: +22,8% con 17.112 unità contro le 13.935 dello scorso anno. Nel totale il mercato autocarri negli USA in giugno ha consuntivato 42.481 unità, contro le 33.308 dello scorso anno, con un aumento del 27,5%.



LE AZIENDE DI AUTOTRASPORTO NEGLI USA HANNO SUPERATO IL PICCO DI ASSUNZIONI DEL 2007

Dopo cinque anni di incrementi nelle assunzioni e di sostanziosi aumenti di stipendi, gli autotrasportatori statunitensi hanno più dipendenti di quanti ne avevano prima della crisi globale. Ma sono ancora distanti dalla fine della strada! L'impiego di autisti è aumentato per il secondo mese consecutivo in giugno, con l'assunzione di circa 7.400 lavoratori, secondo l'Ufficio statistico dello U.S. Bureau of Labor.


JOC for-hire trucking employment index surges in June
Index represents monthly change in for-hire trucking industry
Index Reading
105
100
95
90
85
80
Jun-07
Dec-07
Jun-08
Dec-08
Jun-09
Dec-09
Jun-10
Dec-10
Jun-11
Dec-11
Jun-12
Dec-12
Jun-13
Dec-13
Jun-14
Dec-14
Jun-15
Source: JOC analyses, U.S. Bureau of Labor Statistics data