UNRAE truck
NEWSLETTER

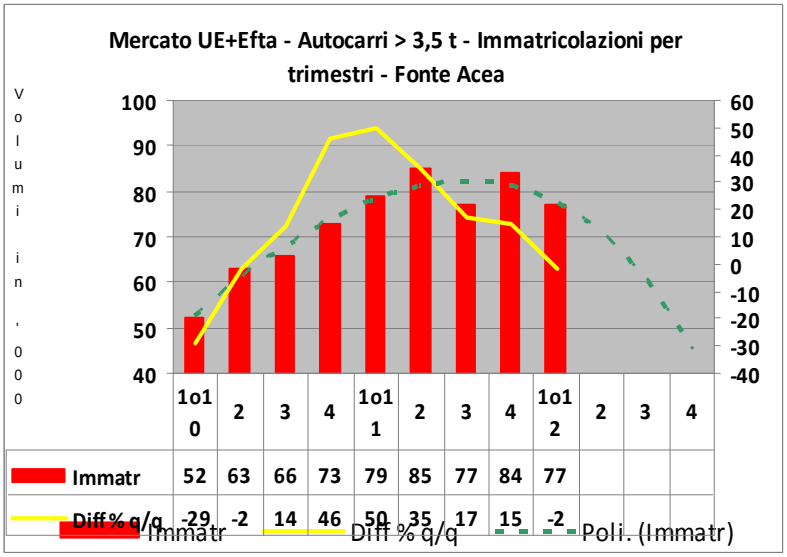
n. 14 Maggio 2012

MERCATO EUROPEO AUTOCARRI - NUOVO APPRENDISTATO PER LOGISTICA E TRASPORTI - "MY TRUCK": INDAGINE SU AUTISTI E CAMION - AUTOCARRI AL "DEALER DAY" 2012" - UE ED "EUROCOMBI": ANCORA COMMENTI - SVIZZERA: PEDAGGI IN AUMENTO - PROPOSTA DI SEMPLIFICAZIONE DELLE IMMATRICOLAZIONI INTRA UE - VW AUMENTA QUOTA IN MAN - USA: TECNOLOGIA DIESEL MIGLIORE CONTRO L'INQUINAMENTO - USA: CONTINUA LA CRESCITA DEL MERCATO - USA: PROPOSTA DI LEGGE PER ELIMINARE LA TASSA FEDERALE SULLE VENDITE DI AUTOCARRI PESANTI.

ALL.: ***PRODUZIONE MONDIALE AUTOCARRI PESANTI***

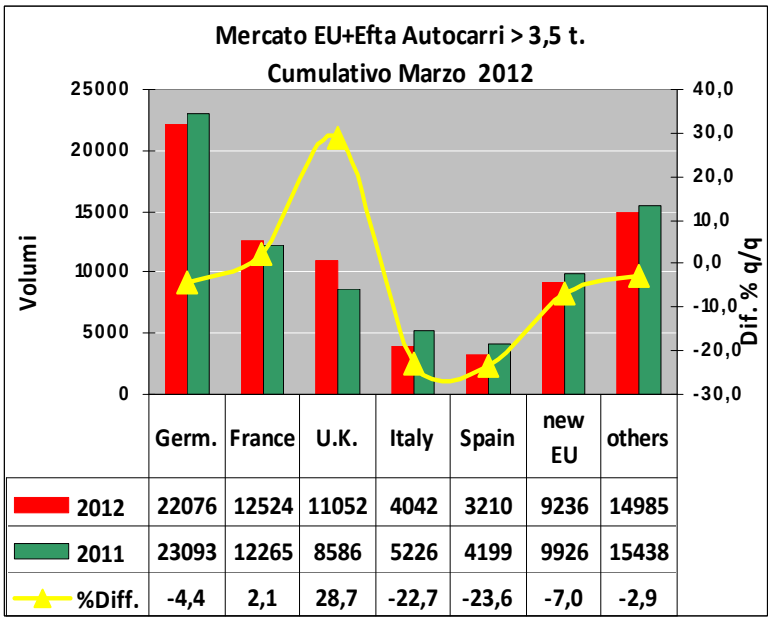
MERCATO EUROPEO AUTOCARRI

Si riduce a marzo la flessione del mercato degli autocarri (>3,5t): -3,1% nel mese, soprattutto per la sempre buona performance del mercato inglese che cresce del 20,1%. Si riprende il mercato tedesco che dopo la discesa del 15,6% in gennaio cresce del 2,1%. Inizia invece a scendere quello francese (-3,4%). Calano pesantemente il mercato spagnolo (-35,2%), quello italiano (-25,0%) e per il primo mese anche i mercati dell'area dei nuovi membri della UE (-14,4%). Cali più o meno diffusi si sono verificati anche nel resto d'Europa.



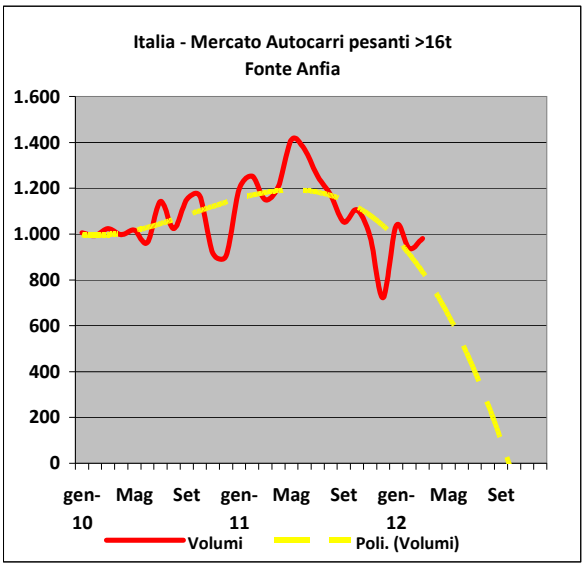
Cumulativamente, nel primo trimestre il mercato degli autocarri perde un 2,0%, soprattutto grazie ai risultati straordinari nel trimestre del mercato inglese, che nei primi tre mesi dell'anno ha guadagnato ben il 28,7%, e alla tenuta del mercato francese (+2,1%). Pesanti le perdite in Italia (-22,7%) e Spagna (-23,6%), ma in evidenza pure la discesa del mercato tedesco (-4,4**%).**

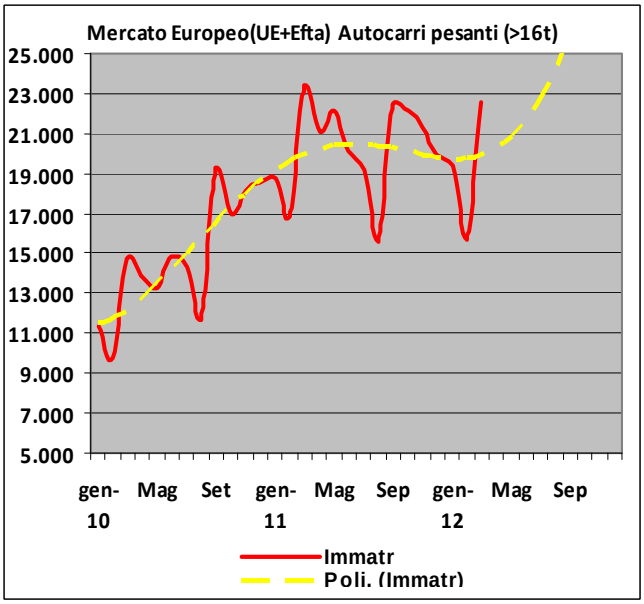
In calo anche il mercato dei pesanti (> 16t) che perde nel mese il 3,9%, rallentando quindi la discesa rispetto al mese scorso, per merito soprattutto del mercato tedesco che recupera in marzo un 6,3%. Drammatico il crollo del mercato spagnolo (-34,5%), ma cali pesanti anche in Italia (-14,7%) e nell'area dei nuovi membri della UE (-13,6%). Sempre positivo il mercato inglese



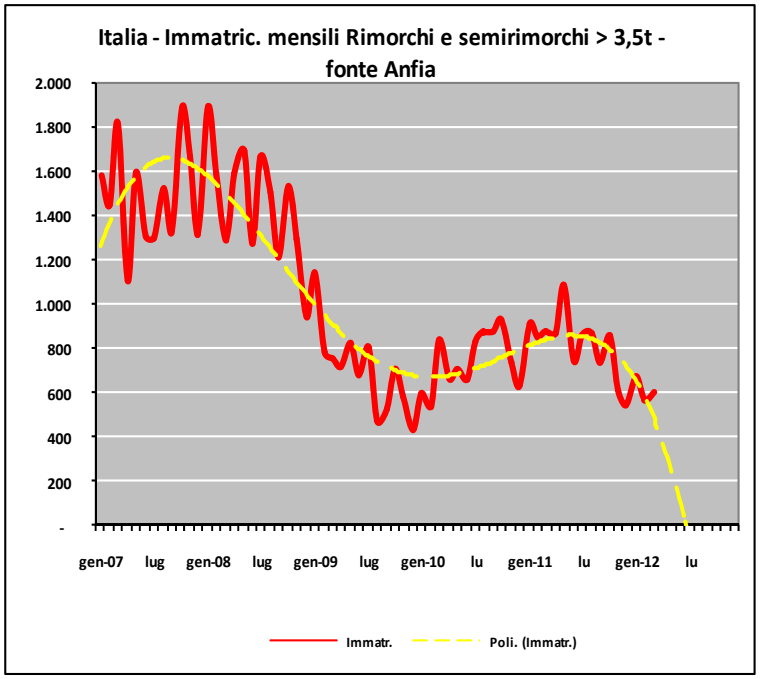
(+3,0%); in leggera flessione quello francese(-2,4%). In calo anche la maggior parte dei mercati del Centro-Nord Europa.

Cumulativamente, nel 1° trimestre la perdita rimane limitata ad un -2,8%, ma solo per la buona performance del mercato inglese (+15,8%) e per la tenuta di quello francese (+0,5%)). Perde il 2,9% il mercato tedesco, ma in ripresa rispetto al primo bimestre, il 18,0% quello italiano, il 21,7% quello spagnolo e il 6,4% quello della UEa12. Anche se rimane difficile anticipare previsioni con un mercato ancora altalenante, è probabile che il mercato degli autocarri continuerà a contrarsi nel primo semestre dell'anno, per riprendersi moderatamente nel secondo semestre, quando è prevista una modesta ripresa delle attività produttive e del PIL nell'area della UE.





Il confronto con i risultati del resto d'Europa rendono evidente la debolezza del mercato Italiano degli autocarri, che appare in tutta la sua evidenza anche dall'analisi del mercato dei rimorchi e semirimorchi.



Infatti le immatricolazioni di rimorchi confermano il crollo del mercato dei veicoli industriali: a marzo sono scese a 602 unità, il 30,8% in meno del marzo dello scorso anno. Cumulativamente, nel primo trimestre le immatricolazioni sono diminuite del 29,8% (1.836 unità).

Tali valori sono addirittura inferiori a quelli della seconda metà del 2009, momento peggiore della crisi globale.

Le marche estere di rimorchi sono diminuite nel trimestre al 34,1% del totale.

NUOVO APPRENDISTATO

Con l'accordo siglato tra le parti il 24 aprile scorso sono state recepite nel CCNL del settore della Logistica e dei Trasporti le nuove regole in materia di apprendistato professionalizzante, introdotte dal D.Lgs n. 167/2011 (Resto Unico dell'apprendistato).
Anche in questo settore passa dunque da sei a tre anni la durata massima del periodo di apprendistato professionalizzante.
L'accordo ha rimodulato la durata dei contratti a seconda dei vari profili ed ha aggiornato il monte ore di formazione e le percentuali di retribuzione da riconoscere agli apprendisti. I punti principali dell'accordo riguardano:

- La data di applicazione delle nuove regole (25 aprile 2012)
- La durata del contratto di apprendistato, che viene fissata in tre anni per la generalità dei livelli professionali, fatte salve alcune eccezioni,
- Per alcuni profili artigianali (ex Articolo 4 del citato Decreto 167) è prevista una durata pari a 5 anni per autisti classificati al 3° livello Super e a 4 anni per gli autisti classificati al 3° livello, nonché per gli addetti alla manutenzione di veicoli, al magazzinaggio e alla movimentazione.
  A carico delle aziende che assumeranno apprendisti in questi profili professionali sono previsti obblighi di conferma più severi, vista la maggior durata del contratto.
- Il monte ore di formazione specialistica aziendale è stato ridotto da 120 a 80 ore medie annue, da svolgere anche esternamente all'azienda, e potrà essere integrato con eventuali programmi di formazione pubblica locale per l'acquisizione delle competenze di base.

NOTIZIE DAL MONDO

"MY TRUCK": UN'INDAGINE SUL RAPPORTO DRIVER-CAMION

Uomini e Trasporti.com – 26 aprile: In occasione della tappa italiana del FIA European Racing Championship, in calendario dal 19 al 20 maggio prossimi presso il Misano World Circuit, verrà condotta un'indagine dal titolo: "My Truck: raccontaci del tuo camion", per analizzare il rapporto che ogni conducente ha con il proprio mezzo di lavoro.
Da oltre un anno il Dipartimento di Economia Aziendale dell'Università degli Studi di Bergamo sta conducendo una indagine su scala nazionale relativa alla categoria degli autisti di veicoli per il trasporto di merci.
Nel corso del 2011 sono stati raccolti oltre 600 questionari che hanno consentito di completare la prima indagine conoscitiva in Italia sullo stile di vita e di consumo degli autisti di veicoli industriali, dalla quale è emersa una categoria estremamente vitale, in forte trasformazione e ben lontana dagli stereotipi che da tempo vengono indebitamente attribuiti a questa categoria di lavoratori, tanto importante per l'economia del Paese.
Visti i risultati raggiunti dal precedente studio, per il 2012 è stato ideato "My Truck", progetto di ricerca finalizzato a indagare il significato e l'importanza che il camion ha per ogni autista.
Il Circuito di Misano ha deciso di patrocinare l'iniziativa e di offrire al gruppo di ricerca una postazione nei pressi del *paddock* per raccogliere interviste e questionari, che saranno oggetto di elaborazione statistica e di utilizzazione divulgativa a fini scientifici.

IL SETTORE DEGLI AUTOCARRI AL DEALER DAY 2012

Nell'ambito dell'Automotive Dealer Day 2012, manifestazione annuale che si tiene alla Fiera di Verona, il 17 maggio si terrà una sessione dedicata ai veicoli industriali. Giunta alla Quarta edizione VINCOM Truck Focus propone quest'anno due temi pratici ed operativi con due argomenti in discussione:
Concessionari di truck in un mercato in contrazione: strumenti ed esperienze per competere
Sinergie o competizione fra Dealer di Truck,reti autorizzate e riparatori indipendenti. Chiarezza sul valore dell'assistenza: qual è l'orientamento di case e dealer al riguardo? La corretta analisi di costi e spese generali nel mondo dei Truck.
Concessionarie LCV: mercato, reti e soddisfazione
La crisi che ha determinato una contrazione nel mercato di autovetture ha portato un impatto ancora più profondo nel mercato di operatorie aziende che utilizzano veicoli commerciali nelle proprie attività produttive. Questo

workshop è espressamente dedicato ai veicoli commerciali leggeri (LCV). Nell'occasione, la Responsabile del Centro Studi UNRAE, Dr.ssa Cristiana Petrucci, presenterà gli aggiornamenti sul mercato, mentre Alberto Bet ed Elisa Giubilato (Quintegia) presenteranno alcuni dati sulle reti e sul grado di soddisfazione ricavati dal Centro Ricerche Quintegia.

COMMISSIONE UE ED "EUROCOMBI": ANCORA COMMENTI E CRITICHE

Dopo la dichiarazione del Commissario UE ai Trasporti Kallas, favorevole alla circolazione intracomunitaria dei treni stradali fino a 25,25 m, diverse sono state le reazioni critiche, soprattutto nel nostro Paese, poiché c'è chi è preoccupato che la diffusione di tali veicoli penalizzi l'economia e le imprese di trasporto italiane, indebolendo le già scarse alternative al trasporto su strada.
Fra le voci critiche più autorevoli si registra quella di Paolo Uggè, presidente di Fai-Conftrasporto, il quale si domanda se tali veicoli possano rispettare le garanzie di sicurezza necessarie per il transito nei trafori alpini e se possano circolare in condizioni di sicurezza sulle infrastrutture che portano ai valichi.
"i veicoli/chilometro – sostiene Uggè – continueranno ad aumentare, contrariamente a quanto sostiene il Commissario Kallas, e la decisione avrà conseguenze negative in termini di sicurezza e di congestione, vista anche l'inadeguatezza de sistema viario".
Il Governo è quindi stato invitato a chiedere subito la sospensione della decisione.

SVIZZERA : PEDAGGI IN AUMENTO PER I PESANTI

Il Consiglio Federale svizzero ha decretato un aumento delle tariffe autostradali per tutte le categorie di mezzi pesanti in transito all'interno dei territori confederali. Le nuove tariffe entreranno in vigore dal 1° luglio 2012. Il Consiglio Federale ha modificato gli importi della tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP), aumentandola per i veicoli industriali fino alla categoria Euro 5 ed offrendo una riduzione del 10% sugli Euro 6. Gli aumenti sono indicati nella tabella**http://www.trasporti-italia.com/images/stories/documenti/nuove-tariffe-TTPCP-SVIZZERA.pdf** sotto riportata:

Tariffe TTPCP valide dal 1° luglio 2012

Categoria TTPCP	Classe d'emissione del veicolo	Tariffe attuali per tonnellata e km	Tariffe per tonnellata e km valide dal 1° luglio 2012	Importo per 300 km e veicoli di 40 t dal 1° luglio 2012
Categoria tariffaria 1	EURO 0, I e II	3.07 centesimi	3.10 centesimi	372 CHF
	EURO II con filtro antipartico-lato	2.76 centesimi	2.79 centesimi	334.80 CHF
Categoria tariffaria 2	EURO III	2.66 centesimi	2.69 centesimi	322.80 CHF
	EURO III con filtro antipartico-lato	2.39 centesimi	2.42 centesimi	290.40 CHF
Categoria tariffaria 3	EURO IV e V	2.26 centesimi	2.28 centesimi	273.60 CHF
	EURO VI	2.26 centesimi	2.05 centesimi	246 CHF

SEMPLIFICAZIONE DELLE IMMATRICOLAZIONI INTRACOMUNITARIE: UNA PROPOSTA DEL VICE PRESIDENTE DELLA COMMISSIONE UE ANTONIO TAJANI

Uomini e Trasporti.com, 16 aprile – il Vicepresidente della Commissione UE Antonio Tajani propone di semplificare le procedure per l'immatricolazione dei veicoli in un altro Stato membro della UE, con una serie di disposizioni che dovrebbero far risparmiare almeno 1.445 milioni di euro l'anno ad imprese, cittadini e Paesi membri.
Si tratta di limitare la reimmatricolazione di veicoli provenienti da un altro Paese UE, semplificare gran parte delle formalità amministrative per la reimmatricolazione stessa, aumentare la collaborazione tra le autorità nazionali che si occupano di immatricolazione, facilitando altresì l'identificazione dei veicoli di provenienza furtiva.

Si prevede anche che molti controlli siano aboliti completamente e che le autorità che necessitano di informazioni sui veicoli le chiedano direttamente ai colleghi del Paese nel quale il veicolo è già immatricolato.
Tra le conseguenze dell'adozione di tale proposta da parte del Parlamento e del Consiglio UE, ci sarà anche per le imprese l'obbligo di immatricolare i veicoli nel paese in cui la società ha la sede principale e gli altri Paesi non potranno imporre una reimmatricolazione.

GRUPPO VOLKSWAGEN: SALE AL 73% DI QUOTA IN MAN

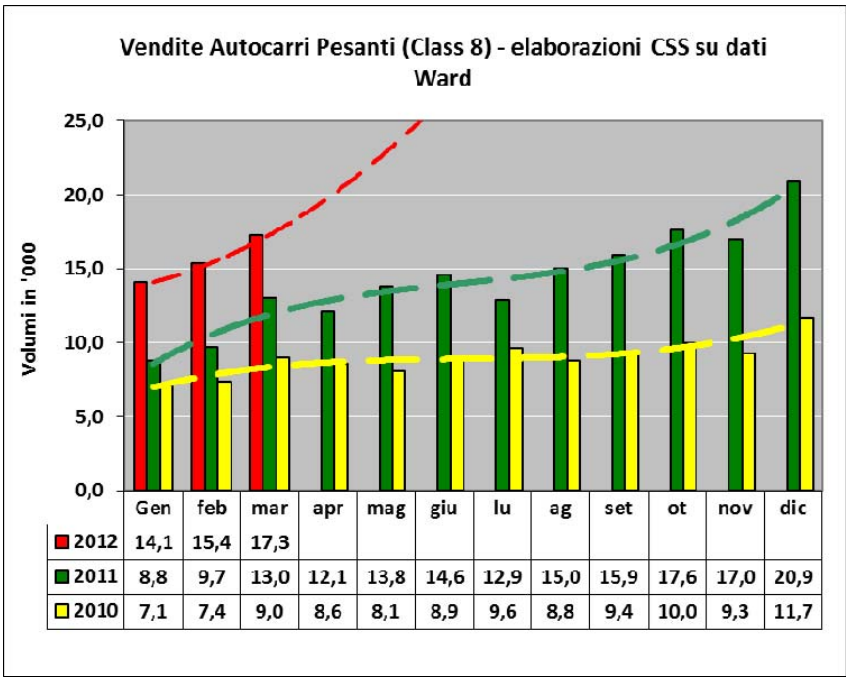
Francoforte, Aprile 16 - Boersen Zeitung anticipa che il Gruppo Volkswagen ha incrementato la quota nella connazionale Man portandola al73% dopo averne acquisito la maggioranza lo scorso novembre.
L'operazione rientra nel progetto di Wolfsburg di creare il nuovo colosso mondiale di truck insieme a Scania. Serve anche a spianare la strada all'ingresso nel Consiglio di Sorveglianza Man del Presidente Martin Winterkorn, del direttore finanziario Hans Dieter Pötsch e del capo della divisione veicoli commerciali Jochem Heizmann. (82573Atk)

NOTIZIE DAGLI USA

LA TECNOLOGIA DEL DIESEL HA RIDOTTO NOTEVOLMENTE LE EMISSIONI DI CARBONIO, DICEALLEN SCHAEFFER, DIRETTORE ESECUTIVO DEL DIESEL TECHNOLOGY FORUM.

WASHINGTON, Aprile 2012- The Trucker Staff - Secondo Allen Schaeffer, direttore esecutivo del Diesel Technology Forum, in risposta a una relazione della Environmental Protection Agency sulle emissioni di anidride carbonica ha detto che . "mentre si può ancora discutere sul ruolo dell'anidride carbonica sul clima della terra, non c'è alcun dubbio circa i vantaggi e l'importanza della tecnologia del diesel pulito nella riduzione delle emissioni di carbonio negli Stati Uniti.
"Grazie allo switch verso il carburante a basso contenuto di zolfo, i progressi nella progettazione dei motori e della tecnologia di controllo delle emissioni, le emissioni di particolato fine sono state praticamente eliminate dai nuovi veicoli diesel negli Stati Uniti."

Schaeffer ha detto che i motori diesel operanti oggi sono responsabili di meno del 6% delle emissioni di CO_2, e nel corso degli ultimi dieci anni le emissioni di ossidi (NOx) di azoto da camion pesanti e autobus sono state ridotte del 99% mentre le emissioni di particolato da questa categoria di veicoli - emissioni contenenti carbonio nero - sono diminuite del 98%.
Ed ha aggiunto che "non solo i motori diesel puliti sono vicini alle emissioni zero, ma stanno anche ottenendo importanti guadagni nell'efficienza del combustibile (dal 2% al 10%, garantendo preziosi risparmi a proprietari e gestori dei nuovi motori diesel puliti".
Secondo la relazione dell'EPA, gli Usa sono responsabili di circa l'8% delle emissioni globali di anidride carbonica, con il 52% di quelle provenienti da fonti mobili e il 93% di quelle da fonti mobili attribuibili a motori diesel. Ma oltre alla riduzione del 32% dal 1990 al 2005, nei progetti EPA questa percentuale si ridurrà ancora dell' 86% entro il 2030, "in gran parte grazie ai controlli sui nuovi motori diesel adottati dal trasporto di merci su strada."
E dato che la tecnologia del diesel pulito continua a progredire, secondo la relazione EPA questi miglioramenti potranno essere ancora più significativi nel prossimo futuro.



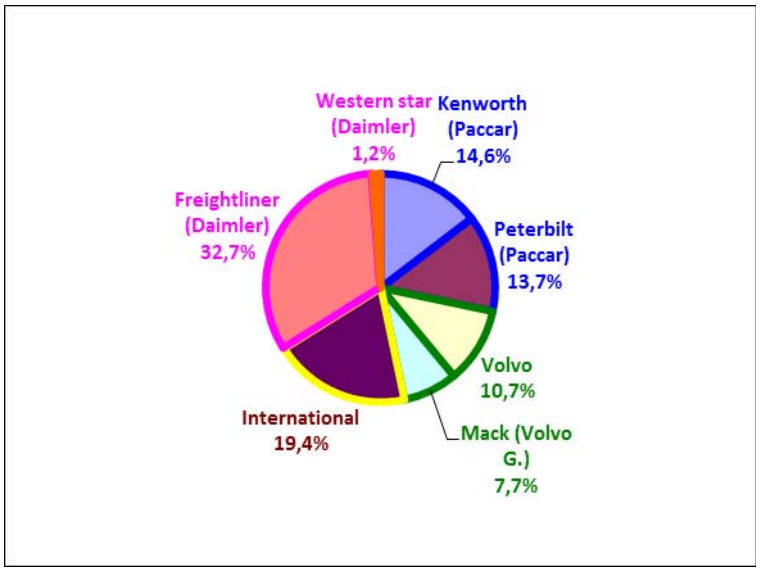
	Gen	feb	mar	apr	mag	giu	lu	ag	set	ot	nov	dic
2012	14,1	15,4	17,3									
2011	8,8	9,7	13,0	12,1	13,8	14,6	12,9	15,0	15,9	17,6	17,0	20,9
2010	7,1	7,4	9,0	8,6	8,1	8,9	9,6	8,8	9,4	10,0	9,3	11,7

Senza soste la crescita del mercato degli autocarri pesanti negli USA: 17.308 unità vendute in marzo, il secondo miglior mese degli ultimi 5 anni.

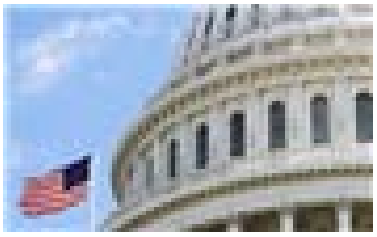
Secondo i dati preliminari della Ward le vendite di autocarri della Classe 8 in Marzo sono state pari a 17.308 unità, con un incremento del 12,3% su

febbraio, e del 33% sul marzo dello scorso anno.
Cumulativamente nel primo trimestre dell'anno sono state vendute 46.845 unità, pari ad un aumento del 46,6% sul primo trimestre del 2011.
Il trimestre segue da vicino quello corrispondente del 2006, anno del boom del settore.
Gli ordini raccolti nel mese sono stati però di solo 20.025 unità, il valore più basso dal luglio 2011.
Secondo gli analisti dello ACT (North American Commercial Vehicle Outlook) la domanda di autocarri della classe 8 si è momentaneamente indebolita. "Alla fine dello scorso anno, ha sottolineato Kenny Vieth, presidente e senior analyst dello ACT,motivi fiscali hanno prodotto una anticipazione degli acquisti e i concessionari hanno aumentato gli stocks nel primo trimestre in anticipazione degli aumenti di prezzo dei nuovi autocarri del model year 2013. Per molti camionisti il differenziale di prezzo tra camion nuovi e usati rimane ampio".
Ciò detto, si aggiunga l'aumento del costo del diesel nel primo trimestre e non è difficile rendersi conto del perché il settore si sia indebolito. Comunque continuiamo a credere che, dato che i volumi del trasporto continueranno a crescere, e così i profitti delle aziende di trasporto, oltre ai buoni prezzi dell'usato, la domanda riprenderà a crescere non appena la momentanea incertezza sarà superata".
Anche la domanda di rimorchi e semirimorchi rimane consistente: nonostante un leggero calo degli ordini in marzo, i costruttori hanno ancora un carnet di ordini inevasi del 17%.
In altre parole gli analisti sono sempre più convinti nell'indicare per l'anno in corso un incremento ulteriore del mercato, che dovrebbe superare le 200.000 unità.

Nella figura a fianco sono indicate le quote di mercato (ancora provvisorie) raggiunte delle varie marche nel primo trimestre dell'anno in corso nella classe 8.
Particolarmente significativi nel mese gli aumenti di Volvo, Paccar e Kenworth.
Nel trimestre Kenworth e Peterbilt hanno consuntivato I maggiori aumenti di quota rispetto allo scorso anno, aumentando rispettivamente di 3,4 e 2,7 punti percentuali. Questo a spese della Freightliner, che nel trimestre ha perso 5 punti di quota, ma che rimane comunque leader assoluta sul mercato USA degli autocarri pesanti, con vendite pari ad un terzo del totale.
I risultati di vendita del mese e quindi le quote di mercato, sono influenzate dalle campagne promozionali delle Case e dai sistemi di reporting dei risultati.



PROPOSTA DI LEGGE PER ELIMINARE LA TASSA FEDERALE DEL 12% SULLE VENDITE DI AUTOCARRI PESANTI.



Washington, The Trucker - Aprile 2012 - La proposta di legge, presentata dal repubblicano Jim Gerlach, tende a ridurre la tassa sugli acquisti di autocarri pesanti e relativi allestimenti, da sostituire con un piccolo aumento di 6,3 cent sulle accise federali sul gasolio.Bill Graves, Presidente e CEO dell'American Trucking Association ha chiesto al Congresso di adottare rapidamente la proposta di Gerlach che "mediante il taglio di più di 15.000 $ del costo dei camion nuovi, fornirebbe un grande impulso alla produzione U.S.A. e all'adozione rapida di tecnologie amiche dell'ambiente". Ha detto Graves: "Questo è esattamente il tipo di legge al quale il legislatore, che cerca di affrontare i problemi economici della nostra nazione, dovrebbe guardare per ripianare i disavanzi e promuovere lo sviluppo".
Forse qualcosa del genere potrebbe aiutare la ripresa del settore degli autocarri anche in Italia? Tenendo presente che da noi l'aumento delle accise è già avvenuto! (ndr)