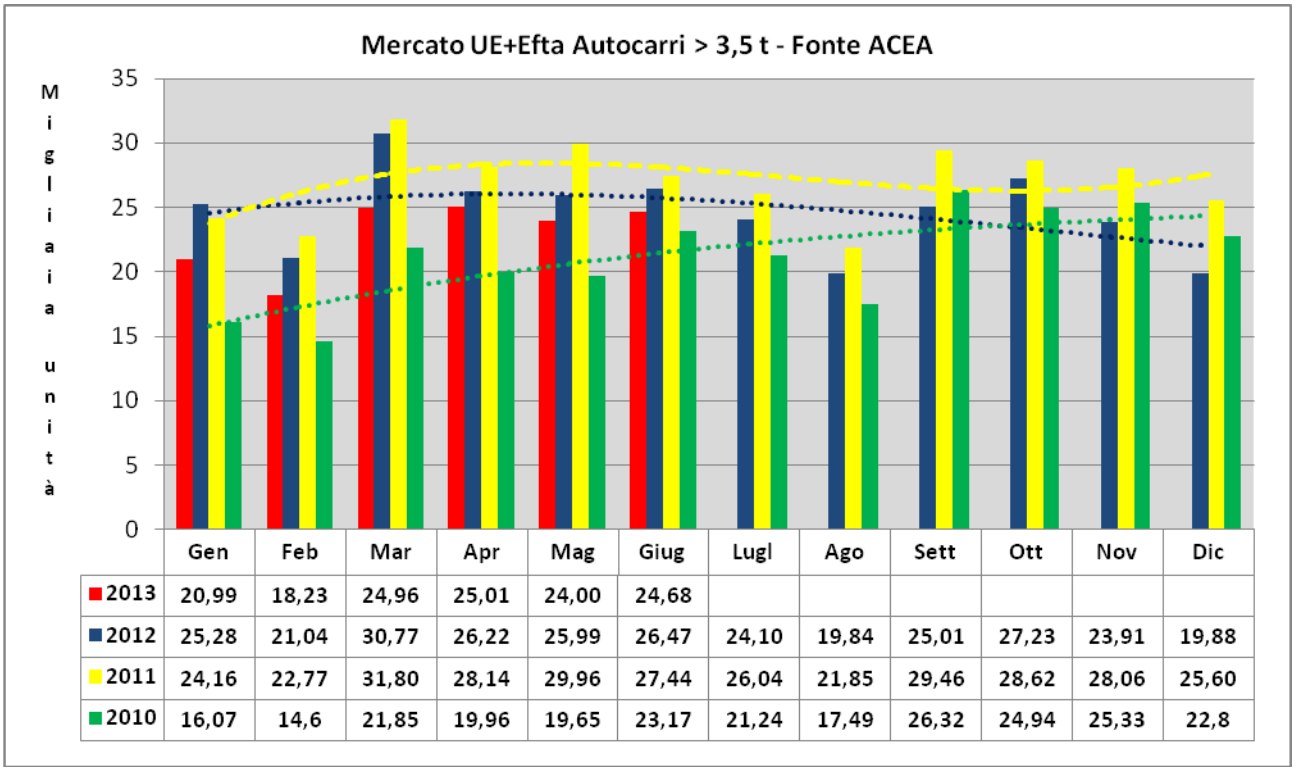
UNRAE truck
NEWSLETTER
n. 29 agosto 2013

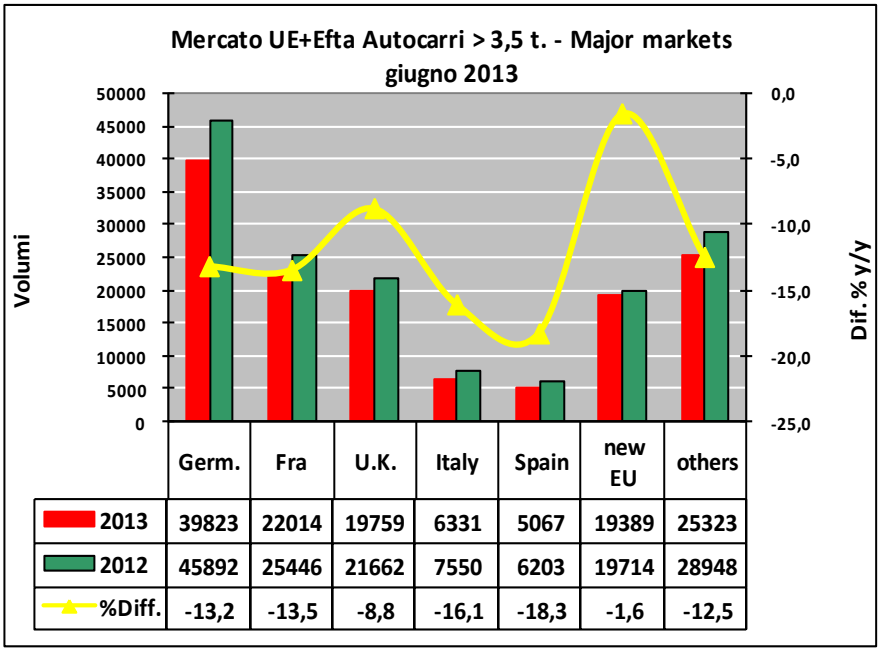
MERCATO EUROPEO AUTOCARRI - UNRAE ALLA CONFERENZA STATO-REGIONI - CODICE DELLA STRADA: NOVITÀ DAL CONSIGLIO DEI MINISTRI - "*AUTHORITY*" DEI TRASPORTI - DECRETO INVESTIMENTI: MODIFICHE - CAMION IN ITALIA: SECONDO AIRP LA METÀ HA PIÙ DI DODICI ANNI - COSTI MINIMI: OGGETTI MISTERIOSI? - FS: IL TRENO DIA.MAN.TE - UIRNET: SPERIMENTAZIONE DELLO SDOGANAMENTO TELEMATICO - ACEA SULLA REVISIONE DELLA DIRETTIVA "PESI E DIMENSIONI" - UE: NUOVI LIMITI DELLA CO_2 - UE: CORTE DEI CONTI EUROPEA BOCCIA "MARCO POLO" - "URBAN TRUCK" SECONDO NISSAN E RENAULT TRUCK - USA: MERCATO CLASSE 8 A GIUGNO

MERCATO EUROPEO AUTOCARRI

Continua a perdere anche in giugno il mercato degli autocarri (>3,5t): -6,7% nel mese e -11,4% nel primo semestre dell'anno, proseguendo nel trend negativo che continua da quasi due anni nella maggior parte dei Paesi europei.
Italia (-26,8), Spagna (-22,1%), Francia (-16,5%) e Germania (-7,5%) registrano le perdite più



	Gen	Feb	Mar	Apr	Mag	Giug	Lugl	Ago	Sett	Ott	Nov	Dic
2013	20,99	18,23	24,96	25,01	24,00	24,68						
2012	25,28	21,04	30,77	26,22	25,99	26,47	24,10	19,84	25,01	27,23	23,91	19,88
2011	24,16	22,77	31,80	28,14	29,96	27,44	26,04	21,85	29,46	28,62	28,06	25,60
2010	16,07	14,6	21,85	19,96	19,65	23,17	21,24	17,49	26,32	24,94	25,33	22,8



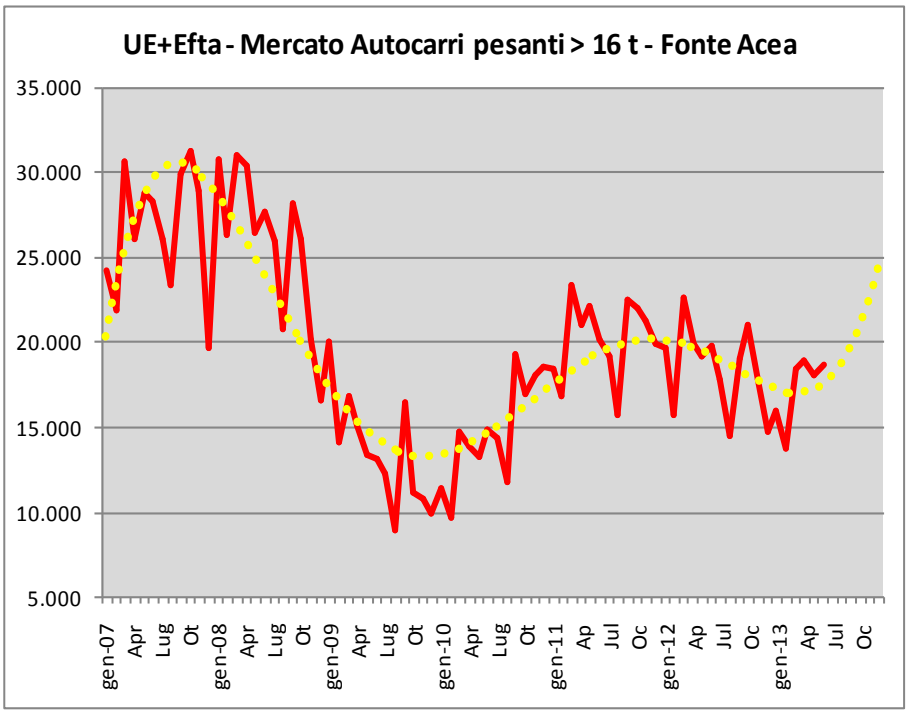
	Germ.	Fra	U.K.	Italy	Spain	new EU	others
2013	39823	22014	19759	6331	5067	19389	25323
2012	45892	25446	21662	7550	6203	19714	28948
%Diff.	-13,2	-13,5	-8,8	-16,1	-18,3	-1,6	-12,5

pesanti tra i *Major Markets*. Recupera, invece, in maniera consistente la Gran Bretagna (+15,5%) a conferma della ripresa delle attività economiche in quel Paese, sottolineata dall'aumento del PIL anche nel 2° trimestre (+0,6%, il doppio del risultato del 1° trimestre). Si riprende anche l'area dell'UE10 (4,7%). Sempre in calo l'area Efta (-10,4%)e la maggior parte dei mercati del Nord Europa.

Rimangono quindi pesanti le perdite nel 1° semestre (-11,4%), legate alla discesa di tutti i maggiori mercati continentali: Spagna (-18,3%), Italia (-16,1%), Germania (-13,2%), e Francia (-13,5%). Rimane negativa anche la Gran Bretagna che, comunque, riduce la perdita dei primi sei mesi al -8,8%

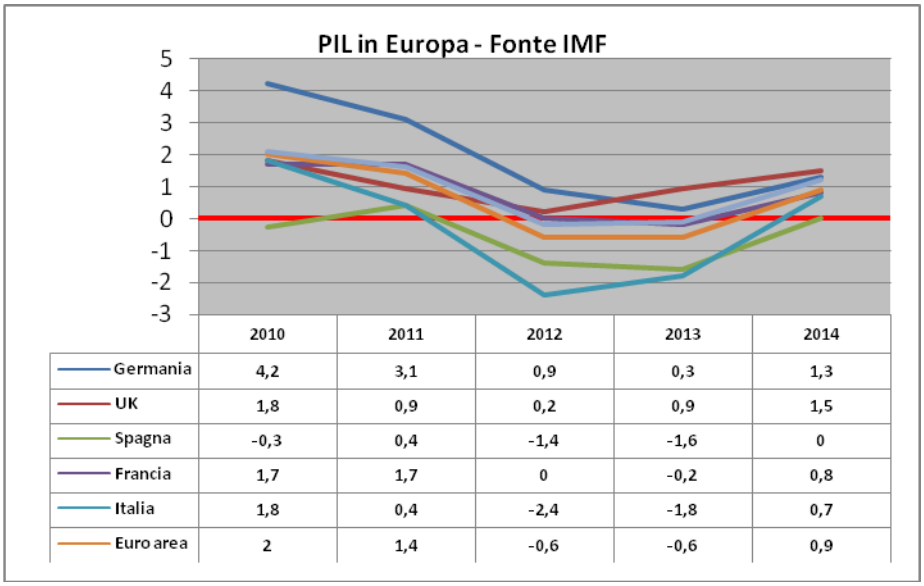
L'area Efta scende del 7,4%. Nettamente migliori i risultati dell'area dell'UE10, che limita le perdite al -1,6%, soprattutto per i buoni risultati della Polonia (+4,6%) e della Repubblica Ceca (+2%). In discesa anche molti mercati del Nord Europa. Maggiore eccezione l'Irlanda, in progresso nel periodo del 5,4%.

Non fa eccezione rispetto agli andamenti più generali del mercato autocarri il mercato dei pesanti (> 16t) che perde nel mese il 5,6% e l'11,2% nel 1° semestre, soprattutto per i sensibili cali delle vendite in Francia e Germania che nel mese perdono rispettivamente il 13,4 e il 10,4%. Migliora sensibilmente la situazione in Gran Bretagna, che nel mese guadagna addirittura il 23,1%. La Spagna flette del 21,9% e l'Italia del 20,1%. L'area Efta perde nel mese il 2,3%. L'UE10 guadagna il 7,2%.



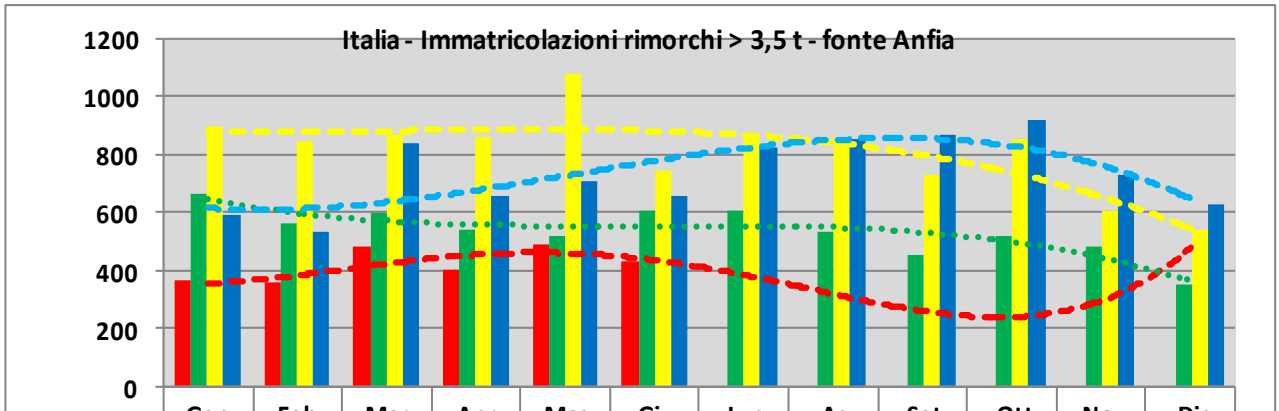
Nel cumulativo del 1° semestre, le perdite più pesanti sono state registrate in Spagna (-18,4%), seguita da Germania (-13,3%), Francia (- 13,3%) e Italia (-12,1%). La Gran Bretagna contiene le perdite al -6,3% grazie all'ottimo risultato di giugno. La EU 10 perde nel periodo solo il 3%, soprattutto per merito della Repubblica Ceca (+2,1%) e della Polonia (+1,2%).

Come segnalato nei mesi scorsi, è senz'altro prematuro parlare di modifiche strutturali del *trend*, dato il perdurare della crisi economica di tutta l'area dell'UE27, con esclusione della Gran Bretagna, ma specialmente di quella dell'Euro. Gli ultimi dati del Fondo Monetario Internazionale (che aggravano le previsioni per l'area dell'Euro) confermano che la fase recessiva non accenna a rientrare, e gli eventuali miglioramenti continuano ad essere spostati avanti nel tempo. Come anche il grafico indica, la tendenza è comunque per un progressivo miglioramento che dovrebbe iniziare a concretizzarsi però solo a partire dall'autunno prossimo, con la modifica della politica di austerità che è richiesta a gran voce dalle economie dell'area dell'euro e dopo le elezioni in Germania.



	2010	2011	2012	2013	2014
Germania	4,2	3,1	0,9	0,3	1,3
UK	1,8	0,9	0,2	0,9	1,5
Spagna	-0,3	0,4	-1,4	-1,6	0
Francia	1,7	1,7	0	-0,2	0,8
Italia	1,8	0,4	-2,4	-1,8	0,7
Euro area	2	1,4	-0,6	-0,6	0,9

Non da ancora segni di ripresa stabile **Il mercato dei rimorchi e semirimorchi in Italia che**



	Gen	Feb	Mar	Apr	Mag	Giu	Lug	Ag	Set	Ott	Nov	Dic
2013	365	357	482	399	490	432						
2012	665	564	600	541	518	604	604	535	457	517	480	350
2011	903	848	872	863	1080	744	857	863	733	857	609	541
2010	593	537	841	656	707	658	827	856	873	925	732	626

probabilmente comincerà a salire, per effetto del programma di incentivi, solo tra qualche mese, data l'isteresi tra vendite e immatricolazioni: a giugno sono state immatricolate 432 unità, - 11,8% su maggio, e -28,4% su giugno 2012.

Cumulativamente nel primo semestre le immatricolazioni sono scese del 28,4% a 2.495 unità.

Le marche estere, pure in discesa in giugno del 31,1%, hanno comunque mantenuto nel periodo una quota maggiore rispetto al 1° semestre 2013, passando dal 32,7% dello scorso anno al 36,4% del primo semestre di quest'anno.

NOTIZIE DALL'ITALIA

UNRAE ALLA CONFERENZA STATO-REGIONI

Il 19 luglio scorso una delegazione dell'UNRAE, guidata dal Direttore Generale Romano Valente, è stata ricevuta a Napoli dall'Assessore ai Trasporti e Viabilità della Regione Campania, Sergio Vetrella, nella sua funzione di Presidente della Commissione nazionale Infrastrutture, Mobilità e Governo del territorio presso la Conferenza Stato-Regioni.
UNRAE ha rappresentato al Presidente Vetrella i punti di maggiore criticità del mondo *automotive* in Italia, sia per quanto rigurda le questioni di mercato, che i problemi di carattere fiscale, che quelli tecnici.
Attenzione specifica è stata data nell'esposizione anche al settore del trasporto merci e del trasporto pubblico locale, illustrando le ipotesi di lavoro che UNRAE ha elaborato e sta aggiornando su temi specifici.
Il Presidente Vetrella ha ascoltato con attenzione l'esposizione dei temi, tutti ben presenti alla sua funzione istituzionale, ed ha invitato UNRAE ad elaborare proposte concrete ed articolate, suggerendo che – ove necessario – si possano organizzare audizioni sui temi di maggior rilevanza o di più immediata gestibilità.
Ha chiesto quindi ad UNRAE di formulare direttamente a lui le proposte che l'Associazione intenda portare avanti.

CODICE DELLA STRADA: NOVITÀ DAL CONSIGLIO DEI MINISTRI

Nella seduta del 26 luglio il Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Maurizio Lupi, ha approvato il disegno di legge delega al Governo per la riforma del CdS.
Dal comunicato stampa pubblicato nel sito del Governo si può ricavare chelo schema di disegno di legge in esame si prefigge di intervenire sul vigente Codice della Strada, **non solo per razionalizzare i numerosi interventi legislativi sulla materia, succedutisi nel tempo, ma anche per un intervento indilazionabile di "manutenzione normativa"**.
Al termine di tale intervento normativo, il codice comprenderà solo alcune disposizioni generali e, con riferimento ai conducenti, le prescrizioni comportamentali e le relative sanzioni : un testo breve, comprensibile per tutti e non solo per gli addetti ai lavori, e sicuramente non meno efficace sotto il profilo della certezza del diritto e della tutela della sicurezza stradale.
Tale schema di disegno di legge, da un lato indica i criteri direttivi per la riscrittura delle disposizioni che dovranno essere contenute nei decreti legislativi modificativi dell'attuale codice, dall'altro prevede **la delegificazione di quelle materie che, in ragione dell'esigenza di un continuo adeguamento alla normativa comunitaria, meglio si prestano ad essere regolamentate in fonti di natura secondaria o amministrativa, in modo da poter intervenire sulle stesse con procedure celeri**.
I principali interventi proposti riguardano in particolare le seguenti materie:
***** la ***revisione della disciplina sanzionatoria***, con espressa previsione di specifiche misure di premialità in relazione a comportamenti virtuosi nonché, in linea di continuità con quanto fatto dal legislatore nel ddl di conversione del dl "Fare", possibili misure riduttive dell'entità delle sanzioni;
*** introduzione, anche con riferimento ai conducenti minori di età, dell'istituto della patente a punti**, al fine di intervenire celermente e preventivamente nell'educazione stradale dei giovani;

* la previsione, che accoglie la richiesta dall'Associazione Vittime della Strada, di un coordinamento tra procedimento amministrativo e procedimento penale, al fine di evitare che le misure amministrative cautelari di sospensione della patente di guida perdano efficacia prima della definizione del procedimento penale. In tale modo chi è colto alla guida di un'autovettura sotto l'influenza di sostanze stupefacenti e/o di alcool, non potrà riottenere la patente almeno fino a quando non sia stato definito il relativo procedimento penale;
* inasprimento delle sanzioni per comportamenti ritenuti particolarmente pericolosi o recidivi;
* semplificazione burocratica nella presentazione dei ricorsi avverso le sanzioni amministrative, distinguendo chiaramente gli ambiti di competenza tra ricorsi amministrativi e giurisdizionali;
* l'adozione di misure di tutela dell'utenza debole, anche con sistemi di maggiore visibilità notturna;
* disposizioni riguardanti la circolazione dei veicoli sulla rete stradale ed autostradale inpresenza di condizioni atmosferiche particolarmente proibitive, spesso causa di gravi disastri stradali nonché di fenomeni ripetuti di paralisi e congestione del traffico;
* progettazione e costruzione di strade più sicure con espressa previsione di una moderna segnaletica e la creazione di infrastrutture ed arredi finalizzati alla sicurezza degli utilizzatori;
* introduzione di disposizioni atte a favorire l'istallazione e la diffusione di sistemi telematici applicati ai trasportiai fini della sicurezza della circolazione e in un'ottica di semplificazione delle procedure di accertamento delle violazioni alle norme della circolazione;

Saranno inoltre **disciplinati con lo strumento più snello del regolamento, o dell'atto amministrativo, e resteranno fuori dal nuovo codice, tutte le materie di carattere tecnico , soggette a frequenti aggiornamenti a seguito delle norme europee**, in modo da poter intervenire sulle stesse per adeguarle in tempi più consoni all'attività economica coinvolta.

Al fine di snellire i procedimenti ed alleggerire gli oneri amministrativi gravanti sull'utenza, il disegno di legge in esame prevede l'emanazione di decreti dirigenziali per le istruzioni attuative in relazione alle modalità di semplificazione delle procedure e di dematerializzazione della relativa documentazione.

Sull'accoglimento quest'ultimo punto, UNRAE ha più volte insistito sia in ambito parlamentare che governativo, considerate le segnalazioni di molte aziende che si sono trovate in difficoltà per la difficile gestione della normativa tecnica, relativa all'omologazione e alla messa in circolazione dei veicoli.

"AUTHORITY" DEI TRASPORTI

Trasporti Italia, 12/17 luglio 2013*."Al Parlamento diamo l'indicazione dei tre componenti dell'Authority dei Trasporti: Andrea Camanzi, Barbara Marinali e Mario Valducci e l'indicazione diCamanzi come Presidente".* Lo ha annunciato il Premier Enrico Letta, in una conferenza stampa. *"E'un tema importante* - ha affermato Letta –" *Ora inizia l'iter che dovra' andare in Parlamento, perchè c'è bisogno di regolare un settore privo di autorità di regolamentazione".*

L'Autorità dei Trasporti *"è l'elemento ideale per procedere alla liberalizzazione del mercato e per dare regolamento a un settore importante".* Così il Ministro dei Trasporti Maurizio Lupi:*"Abbiamo scelto persone qualificate e che garantiscano una funzione terza indispensabile per una liberalizzazione del settore - ha detto Lupi -. Mi auguro che il Parlamento, nella sua autonomia, proceda rapidamente al completamento dell'iter perchè così è chiaro che anche l'Italia crede fortemente alla strategicità del settore e alla sua regolamentazione".*

All'Autorità dei Trasporti saranno affidati compiti di regolazione e tutela della concorrenza nel settore. Le sue competenze saranno legate sia alle infrastrutture di trasporto che alla qualità dei servizi prestati, come si può leggere sul sito della Camera.

Ecco una sintesi dei curricula dei candidati proposti dal Consiglio dei ministri:

- Andrea Camanzi è consigliere dell'Autorità per la vigilanza sui contratti pubblici di lavori, servizi e forniture dal 2007. Ha ricoperto incarichi di vertice in aziende come Telecom, TIM e Olivetti, ed è stato professore di Economia e gestione delle imprese di comunicazione all'università Luiss di Roma.
- Barbara Marinali è direttore generale per le Infrastrutture stradali presso il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti dal 2009. Ha ricoperto vari incarichi istituzionali tra cui quello di direttore generale del servizio di segretaria del Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE)dal 2006 al 2008, e quello di dirigente presso il Gabinetto del ministero dell'Economia, quando era ministro Giulio Tremonti.
- Mario Valducci fa parte del Pdl ed è stato presidente della Commissione Trasporti della Camera nella precedente legislatura. Inoltre, è stato per due legislature sottosegretario alle Attività produttive, durante il secondo e il terzo governo Berlusconi.

Sull'Autorità dei trasporti si è espresso anche Bartolomeo Giachino, Consigliere del Ministro Lupi. Secondo l'ex Sottosegretario, il neonato istituto *"sarà utile alla riforma del sistema trasportistico del nostro Paese ma occorre ricostituire presto la Consulta dei trasporti e della logistica….In un Paese come il nostro, che per la sua collocazione geografica ha una vocazione trasportistica europea naturale ma che, come dettaglia bene il Piano nazionale della logistica 2012-2020 approvato dalla Consulta dei trasporti e della logistica, presenta inefficienze logistiche tali da incidere significativamente sulla competitività del nostro sistema produttivo e sulla crescita economica del Paese, l'Autority dei trasporti potrà svolgere un ruolo importante nel ridefinire alla luce del sole la regolazione del sistema nei vari settori: ferroviario,autostradale,aereo, ecc. …Per il nostro Paese, che deve lavorare da subito e bene a tagliare con un programma pluriennale le inefficienze logistiche e a definire le politiche che valorizzino il nostro sistema portuale per metterlo in condizione di attrarre più merce da e per l'Europa, è essenziale ricostituire presto a costo zero la Consulta dei trasporti e della logistica chiamandone a far parte anche alcuni soggetti importanti che ne erano esclusi (interporti, spedizionieri, agenti marittimi ecc.). La Consulta infatti, mettendo insieme i rappresentanti di tutte le associazioni del vasto mondo dei trasporti e della logistica e i rappresentanti dei vari ministeri, era il luogo ideale per la elaborazione delle politiche dei trasporti e della logistica che, come va sempre ricordato, toccano e si intersecano con tutta l'attività di Governo".*

DECRETO INVESTIMENTI, MODIFICHE SULLA PRESENTAZIONE DELLE DOMANDE

E' stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale numero 165 del 16 luglio 2013 il Decreto del Ministero dei Trasporti con il quale si apportano modifiche al Decreto sugli investimenti destinati all'autotrasporto. Si tratta di precisazioni sulle modalità di presentazione delle domande per ottenere i benefici. In sostanza, per l'acquisto di nuovi mezzi "ove soggetti alla procedura di immatricolazione, è sufficiente produrre copia del contratto di acquisizione dei veicoli, indipendentemente dalla trasmissione della fattura comprovante il pagamento del corrispettivo". Il Decreto specifica, inoltre, che "l'ammissibilità del contributo rimane in ogni caso subordinata alla dimostrazione dell'avvenuto perfezionamento dell'acquisizione, nonché dell'avvenuta immatricolazione entro il 31 dicembre 2013".

METÀ DEI CAMION ITALIANI HA OLTRE DODICI ANNI

Trasporti Europa.it - 24 Luglio 2013. Anche una ricerca dell'Osservatorio AIRP (Associazione Italiana Ricostruttori Pneumatici) sulla mobilità sostenibile dimostra che quasi il 50% dei circa quattro milioni di autocarri che circolano in Italia ha un'età superiore a dodici anni, quindi utilizza motori di categoria ambientale anteriore all'Euro III. Al 1° gennaio 2013, risultavano immatricolati in Italia 3.989.009 veicoli adibiti al trasporto delle merci. La regione con le maggiori immatricolazioni è la Lombardia (612.242 unità), seguita a notevole distanza dal Lazio (361.481) e dal Piemonte e Valle d'Aosta (347.807). Sul versante opposto, troviamo il Molise, con sole 28.568 unità, la Basilicata (44.137) e l'Umbria (64.394). Ma il dato più importante della ricerca dell'Osservatorio AIRP sulla mobilità sostenibile non riguarda il numero dei veicoli industriali, bensì la loro età: infatti, quasi il 47% ha più di dodici anni, un'età che li definisce decisamente "anziani".
Questo dato influisce sul livello d'inquinamento ed il dato relativo ai veicoli con motori Euro 0, Euro I ed Euro II è relativamente elevato: 1.869.904 unità. Ma ancora più impressionante è l'incidenza di tali veicoli sul parco totale nelle varie Regioni italiane. Tale percentuale varia molto lungo la Penisola: se in Calabria ben il 64,54% degli autocarri è inferiore all'Euro III, tale valore scende al 24,48% nel Trentino Alto Adige. L'andamento di questa statistica segue quello della Penisola: le sette regioni che hanno il parco più vecchio sono, infatti al Sud (Calabria, Sicilia, Campania, Basilicata, Molise, Puglia, Sardegna), mentre quelle che mostrano la flotta più giovane sono al Nord (Trentino Alto Adige, Lombardia, Toscana, Piemonte e Valle d'Aosta, Veneto ed Emilia Romagna).

COSTI MINIMI: OGGETTI MISTERIOSI?

***Uomini e Trasporti.it - 15 luglio 2013*.** Paolo Uggé, commentando i contenuti di una intervista rilasciata dal Ministro Lupi, afferma: *"La validità dei costi minimi ai fini della sicurezza dell'autotrasporto delle merci è stata ribadita dal Ministro Maurizio Lupi, nel corso di un intervista trasmessa su Rai 2 (qualche giorno fa ndr) nella quale il Ministro ha ribadito come i costi minimi standard siano costi della sicurezza e non prezzi o tariffe come sostenuto sia dal Presidente dell'Antitrust Giovanni Pitruzzella sia dai rappresentanti della committenza». Afferma Paolo Uggè, in una nota divulgata da Fai-Conftrasporto. «Questo dovrebbe bastare a smentire definitivamente le tesi sostenute dai legali della committenza, confermando quanto sempre sostenuto da Fai Conftrasporto e riconoscendo la vera natura dei costi minimi: costi imposti da una legge ben precisa voluta dal Parlamento italiano con uno scopo altrettanto ben preciso, quello di tutelare la vita di milioni di persone che percorrono le strade e autostrade italiane. Ogni diversa interpretazione, ogni ulteriore opposizione apparirebbe a questo punto puramente strumentale. Il Ministro Maurizio Lupi auspica che le parti evitino di far pronunciare terzi su argomenti che appartengono ai diretti interessati, in quanto sarebbe un grave errore e noi non possiamo che essere d'accordo. Ma chiediamo al Governo, che l'ha già garantita a parole, la difesa, nei fatti, del sistema in vigore che deve servire a trovare le soluzioni adeguate a dare, come afferma sempre il Ministro Lupi, una giusta tutela a una parte attraverso i costi minimi per la sicurezza e dall'altra all'attività delle imprese. Al Ministro ci permettiamo di sottolineare una cosa: il problema vero è trovare il modo per assicurare che quanto verrà definito, se lo sarà come ci auguriamo, venga poi fatto rispettare. E qui il Governo si gioca la sua credibilità. Non si può più continuare a parlare di controlli e poi non realizzarli nei confronti di chi deve essere controllato. Così ogni intesa viene meno perché esiste la certezza dell'impunità."*

Trasporti-Italia.it - 18 luglio 2013.Unatras ha presentato un documento con sette proposte per migliorare la Legge sui cosiddetti costi minimi di sicurezza al Ministero dei Trasporti, durante un

incontro tra le Associazioni di categoria dell'autotrasporto, la committenza, il Sottosegretario Rocco Girlanda e il Consigliere del Ministro Maurizio Lupi, Bartolomeo Giachino per discutere delle problematiche del settore.
Le proposte:
- definire le procedure legislative che assicurino un'adeguata attività di controlli per accertare la responsabilità della filiera e garantire l'applicazione delle sanzioni quando necessario;
- eliminazione della possibilità di stipulare accordi di settore tra le Associazioni dell'autotrasporto e della committenza;
- incentivare il rapporto diretto tra committenza e aziende di trasporto che utilizzino i propri veicoli per l'esecuzione del trasporto, attraverso l'introduzione di forme contrattuali che garantiscano il rispetto delle regole e della sicurezza;
- riforma della *governance* del settore con particolare riferimento alle competenze delle Province per la tenuta degli Albi;
- riformare il Comitato Centrale affidandogli un ruolo attivo in materia di controlli anche alla luce dell'istituzione del REN (Registro Elettronico Nazionale);
- garantire con strumenti più efficaci il rispetto delle norme sul cabotaggio;
- introdurre norme specifiche per combattere il fenomeno della chiusura e riapertura di aziende di trasporto.

Uomini e trasporti.it – 22 luglio 2013. *"In un contratto di logistica si potrebbe anche derogare dai costi minimi. Noi siamo convinti che le risorse economiche destinate all'autotrasporto possono anche essere diminuite, ma a fronte di politiche del settore che rafforzino la struttura delle imprese, garantiscano il rispetto della legalità, rilancino la produttività".* Lo ha affermato il Segretario Generale di Fai-Conftrasporto, Pasquale Russo, nel corso di un'intervista che apparirà su UeT.
A proposito dei costi minimi della sicurezza, Russo ha precisato che la disponibilità dei vettori a sedere al tavolo a tre voluto dal Governo è legata a una condizione: che *"ci sia un ragionamento ampio su tutte le questioni più urgenti del settore, tra le quali quella dei costi minimi".*
In ogni caso il confronto è urgente, perché, ha aggiunto Russo, se la Corte di Giustizia europea *"dovesse darci ragione, sarebbe più complicato spiegare agli autotrasportatori la necessità e l'opportunità di modificare la norma, mentre se fosse bocciata la normativa, io non so quale sarebbe la reazione della nostra base e soprattutto non saprei nemmeno quali margini il Governo potrebbe avere se volesse tentare di sensibilizzare la committenza al dialogo".*
Quanto alle ipotesi di modifica della norma, il Segretario di Fai-Conftrasporto ha precisato che *«di fronte a una prestazione che non è esclusivamente legata alla vezione, si potrebbe anche immaginare una sorta di deroga dai costi minimi. Ma il trasportatore che sottoscrive questo tipo di contratto deve garantire di avere non soltanto i camion, ma i mezzi necessari a realizzare un'operazione più complessa del semplice trasporto».*

GRUPPO FS. I MINISTRI LUPI E QUAGLIARELLO SUL TRENO DIAGNOSTICO Dia.Man.Te

Trasporti-Italia.it, luglio 2013. Dia.Man.Te è l'acronimo di Diagnostica e Manutenzione Tecnologica, il treno diagnostico di RFI. Il convoglio è stato visitato alla stazione di Roma Termini dai Ministri delle Infrastrutture e dei Trasporti Maurizio Lupi e delle Riforme Costituzionali, Gaetano Quagliariello.

Ad accogliere i Ministri l'Amministratore Delegato del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, Mauro Moretti, insieme all'AD di RFI Michele Mario Elia. Dia.Man.Te, l'ultimo nato tra i treni diagnostici del Gruppo FS Italiane, dall'inizio del 2013 è stato inserito nel ciclo industriale della produzione: certifica lo stato dell'infrastruttura ferroviaria in termini di sicurezza e programmazione dei piani di manutenzione, in funzione dei dati elaborati dal treno diagnostico.
Il convoglio è in grado infatti, di controllare istante per istante oltre 200 parametri relativi alla sicurezza: armamento (binario e pietrisco); energia (linea di alimentazione elettrica dei treni); segnalamento (sistema ERTMS/ETCS - European Rail Traffic Management System/European Train Control System); telecomunicazioni (sistema radio GSM-R) e dinamica di marcia dei treni, il tutto grazie ad una tecnologia altamente sofisticata e d'avanguardia, rigorosamente *made in Italy*, a firma del gruppo Mer Mec di Monopoli dell'Amministratore Vito Pertosa.
Il treno è stato ideato e progettato da Rete Ferroviaria Italiana (Gruppo FS Italiane).
Nella flotta Fs figurano: l'ETR500 Y1, specializzato in controlli alle interazioni ruota-rotaia pantografo-catenaria e nella certificazione delle linee per la operatività; Archimede, operativo dal 2003, dedicato alle linee convenzionali per testarne armamento, energia, segnalamento, telecomunicazioni e dinamica di marcia; Talete, per la misurazione di tutti i valori di allineamento e di livello delle rotaie grazie a laser a triangolazione ottica e giroscopi; Aldebaran, primo ad utilizzare la tecnologia laser per misurare tutti i parametri della linea di contatto e dell'interazione tra pantografo e cavi; Caronte, primo al mondo a certificare su tutta la rete il corretto funzionamento dei sistemi di protezione della marcia dei treni e Galileo per il controllo ad ultrasuoni e la video-ispezione digitale dell'integrità delle rotaie.

PORTI UIRNET: AL VIA LA SPERIMENTAZIONE DELLO SDOGANAMENTO TELEMATICO DELLE MERCI

Trasporti-Italia.it, 10 luglio 2013 L'Agenzia delle Dogane ha impartito le istruzioni per l'attuazione, in via sperimentale, dell'accordo siglato con Uirnet, che ha l'obiettivo di costruire una rete di controllo in tempo reale per il monitoraggio fisico delle merci al fine di ampliare gli spazi portuali ai luoghi autorizzati collegati all'area portuale da corridoi controllati.

Nell'ambito della sperimentazione, la Piattaforma Logistica Nazionale fornisce molteplici servizi, che permettono l'interconnessione dei nodi logistici, al fine di migliorare l'efficienza e la sicurezza del trasporto merci e della logistica; Uirnet, soggetto attuatore della piattaforma, fornisce i manuali di utilizzo di tali funzioni, le utenze necessarie ad accedere alla piattaforma, le informazioni relative alle modalità di impiego ed i limiti di utilizzo.

NOTIZIE DAL MONDO

COMUNICATO ACEA SULLA REVISIONE DELLA DIRETTIVA 96/53/EC SU PESI E DIMENSIONI

I Costruttori Europei di Veicoli Commerciali, membri di ACEA, condividono pienamente le raccomandazioni contenute nel Libro Bianco della Commissione Europea sulla Politica dei

Trasporti di adattare la legislazione su Pesi e Dimensioni (Direttiva 96/53/EC) alle nuove circostanze, tecnologie e bisogni..
L'approccio basato sulle prestazioni proposto dalla Commissione lo scorso aprile, se correttamente applicato, permetterebbe all'industria di introdurre l'innovazione nella progettazione dei veicoli.
Allo stesso tempo però i Costruttori esprimono riserve sulla maniera in cui l'adeguamento della legislazione attuale e l'applicazione dell'approccio basato sulle prestazioni sono visti dai Servizi della Commissione cui è stato affidata la questione. Ciò porta in primo piano la cattiva interpretazione da parte dell'UE dei principi base, sia tecnici che di mercato, che guidano le scelte dell'industria europea dei veicoli commerciali.
I Costruttori di Veicoli Commerciali confermano quindi la loro disponibilità a fornire ai Servizi della Commissione tutto il *know-how* e l'esperienza che sono urgentemente richiesti.
Il documento integrale, con le specifiche richieste dei Costruttori, è consultabile sul sito ACEA: *http://www.acea.be/files/acea_statement_position_revision_of_directive_96_53_ec_on_weights_and_dimen*

EUROPA - FISSATI NUOVI LIMITI DELLA CO_2 AL 2020 PER I VEICOLI COMMERCIALI

Bruxelles -Truck and Business, 26 giugno 2013 - Dopo quello per le vetture (fissato a 95 g CO_2/km nel 2020), la Commissione Europea ha approvato il limite per gli autocarri leggeri a 147 g CO_2/km. L'impegno per i Costruttori sarà molto pesante se si considera che le emissioni medie sono state di 180.3 g/km nel 2012. Il calendario fissato per le due categorie di veicoli è comunque diverso: le vetture dovranno ridurre le emissioni medie di 7 g/km per anno e I veicoli commerciali di 4 g/km all'anno.

Il Parlamento Europeo non ha ancora fissato i limiti per il 2025, suggerendo soltanto un limite tra 105 e 120 g/km. Intanto le procedure per i test saranno rafforzate a partire dal 2017.

LA CORTE DEI CONTI UE BOCCIA I PROGRAMMI MARCO POLO

Trasporti-Italia.com, 16 luglio 2013 - Secondo la Corte dei Conti europea sono stati "inefficaci" i Programmi UE Marco Polo, con i quali dal 2003 la Commissione finanzia progetti per trasferire il trasporto merci su gomma verso altre modalità (ferrovie, vie d'acqua interne e trasporto marittimo a corto raggio). In sostanza, per la Corte dei Conti europea, che ha espresso il giudizio in una relazione del componente finlandese Ville Itala, i programmi *"dovrebbero essere soppressi nella loro forma attuale e sono stati inefficaci in quanto non hanno conseguito gli obiettivi che si erano prefissi e hanno avuto scarso impatto nel trasferire il traffico merci*

dalla strada verso altre modalità di trasporto". Inoltre, come sottolineato dallo stesso Itala, "non vi sono dati per valutare se gli obiettivi della politica siano stati conseguiti in termini, ad esempio, di benefici per l'ambiente".

La dotazione finanziaria per il programma Marco Polo II 2007-2013 è di 450 milioni di euro complessivi. Il budget del 2013 è di 66,7 milioni di euro ed il bando per la presentazione delle proposte scade il 23 agosto.

Nella relazione, intitolata *"I Programmi Marco Polo sono stati efficaci nel trasferire il traffico merci su strada verso altre modalità di trasporto?",* la Corte ha valutato se la Commissione avesse pianificato i programmi e se i progetti finanziati fossero efficaci. Il lavoro di controllo si è concentrato principalmente a livello del programma, esaminando le valutazioni delle proposte dei progetti, la documentazione relativa al monitoraggio delle convenzioni di sovvenzione stipulate e intervistando i membri del comitato del Programma Marco Polo in merito ai regimi di sostegno nazionali. La revisione ha rilevato che i programmi non sono stati efficaci. Come precisato da una nota della Corte, non è stato presentato un numero sufficiente di proposte qualitativamente valide in quanto i programmi non erano ben concepiti per le imprese; la rigidità gestionale e le difficoltà di attuazione hanno portato i beneficiari a decidere di non attuare i progetti approvati, di terminarli anticipatamente o cancellare la portata dei servizi finanziati una volta concluso il progetto. Di conseguenza, i risultati dei progetti e la sostenibilità dei servizi di trasporto finanziati sono stati scarsi.

In sostanza, la Corte ha raccomandato al Consiglio, al Parlamento e alla Commissione Europea di considerare l'eventualità di cessare il finanziamento UE ai servizi di trasporto merci secondo lo stesso schema dei Programmi Marco Polo. In futuro - conclude la nota - i finanziamenti dovrebbero dipendere da una valutazione d'impatto *ex ante*, che mostri se, e in che misura, si produca un valore aggiunto per l'Unione Europea.

"URBAN TRUCK" SECONDO NISSAN E RENAULT TRUCKS

Uomini e trasporti.it - 19 luglio 2013 . Le due case sviluppano insieme un nuovo veicolo urbano da 3,5 a 7,5 t I francesi della losanga posizionano *l'urban truck* all'interno della gamma da distribuzione «D», mentre l'insegna nipponica sarà NT500, dove NT è l'acronimo di Nissan Truck.

Nissan e Renault Trucks, in passato, hanno già attivato una collaborazione giudicata proficua.

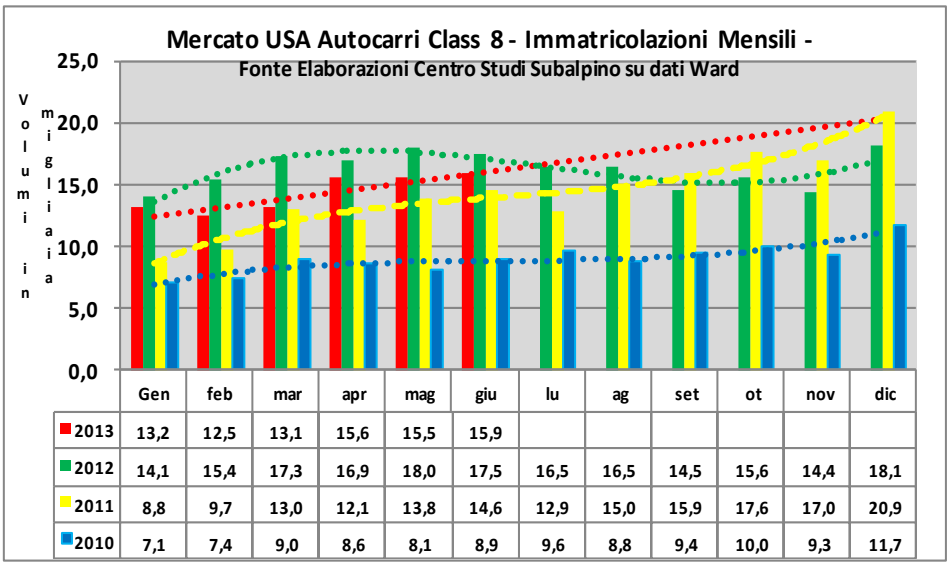
Ma il tempo è passato e le esigenze del mercato si sono evolute, così hanno deciso di realizzare un nuovo veicolo ribadendo il sodalizio. Il segmento che andrà a ricoprire è quello della distribuzione urbana e si posizionerà tra le 3,5 e le 7,5 t, avrà una cabina contenuta in 2 m di ingombro e una lunghezza di 8,21 m, anche se quella

carrozzabile sarà modulata tra i 2,9 e i 6,4 m, con una larga gamma di passi a disposizione, da 2800 a 4300 mm.
Per ridurre i consumi di carburante, ci si affida a una catena cinematica appoggiata su due pilastri: rispetto alle trasmissioni, l'offerta comprende una versione manuale a 6 rapporti con trazione posteriore disponibile su tutti i modelli, e una robotizzata per la versione da 7,5 t (sul «D» si parla di Optitronic). Rispetto ai motori, Renault Trucks punta sui nuovi Euro VI DTI 3 da 150 e 180 cv, dotati di una coppia disponibile a partire da 1200 giri/min e un rapporto al ponte più lungo. Nissan invece si produce in proprio lo ZD30, un quattro cilindri da 3 litri. L'offerta si differenzia in base al tonnellaggio: le versioni da 3,5 a 6,5 ton sono alimentate con un motore da 150 cv (110 kW). Il modello da 7,5 t viene equipaggiato invece con una versione biturbo che eroga 176 cv di potenza (130 kW) e 540 Nm di coppia.
Entrambe le versioni raggiungono lo standard Euro VI tramite filtri antiparticolato (DPF) e SCR. Per contenere i costi di esercizio l'intervallo dei cambi d'olio e di sostituzione dei filtri viene portato a due anni o 40.000 km e la cinghia scanalata accessoria ha una durata utile che sale a 40.000 km.
La struttura con cabina ribaltabile a 45° - insolita per il mercato dei veicoli da 3,5 t - offre numerosi vantaggi, primo tra tutti un facile accesso al vano motore per gli interventi di manutenzione. I veicoli saranno assemblati nello stabilimento Nissan di Avila, in Spagna.

NOTIZIE DAGLI USA

In leggera ripresa le vendite a giugno nella classe 8.

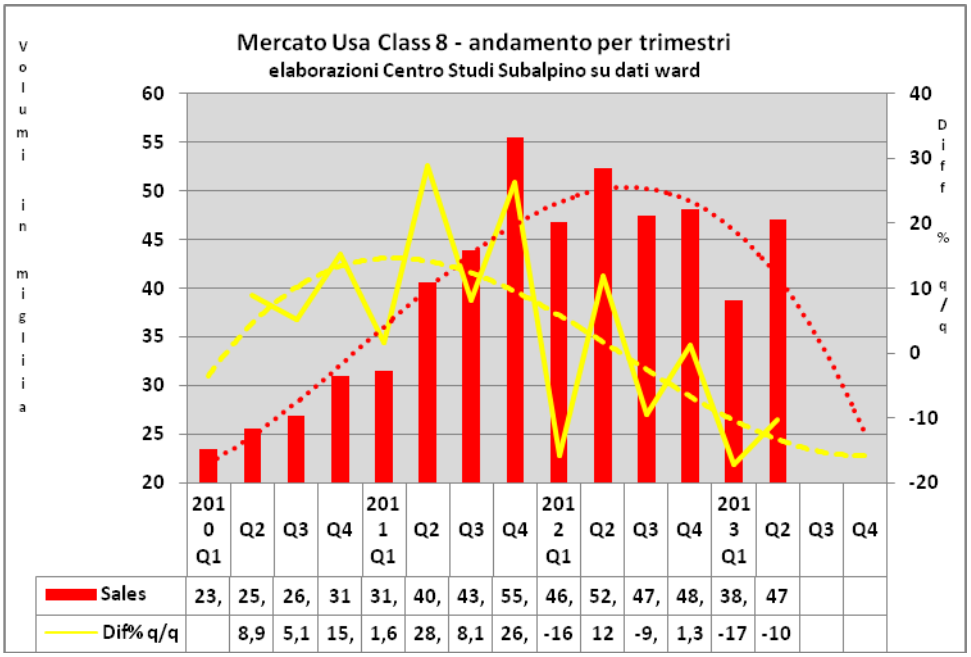
Secondo i dati preliminari della Ward le vendite di autocarri della Classe 8 a giugno sono salite a 15.929 unità, + 3% rispetto allo scorso maggio, ma - 8,9% rispetto al giugno 2012.
Cumulativamente nei primi 6 mesi le vendite hanno raggiunto le 85.840 unità, con un calo del 13,5% rispetto allo stesso periodo dello scorso anno.



	Gen	feb	mar	apr	mag	giu	lu	ag	set	ot	nov	dic
2013	13,2	12,5	13,1	15,6	15,5	15,9						
2012	14,1	15,4	17,3	16,9	18,0	17,5	16,5	16,5	14,5	15,6	14,4	18,1
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

Secondo gli analisti, se anche quest'anno il II semestre dell'anno rappresentasse il 50% del totale, l'anno si chiuderebbe a circa 172.000 unità, o l'11% in meno. Se invece, come l'ACT *Research Institute* calcola, la seconda parte dell'anno ripetesse la *performance* del 2011, il totale anno potrebbe ancora sfiorare le 190.000 unità, con leggera decrescita rispetto al 2013.
Il miglior risultato di vendita in giugno è stato della International, con un aumento delle vendite del 14,8% su maggio, seguita dalla Freightliner, cresciuta nel mese del 12,5%. Freightliner mantiene la *leadership* con il 39,5% del mercato nel cumulato dei primi sei mesi.
Per quanto riguarda gli ordini, con "tipico andamento stagionale" secondo l'ACT Research", gli ordini a giugno sono scesi a 18.900 unita.

Nel confronto con il giugno dello scorso anno gli ordini sono aumentati del 13%.
Dato che ci si aspetta una progressiva riduzione dell'inevaso ciò dovrebbe permettere la ripresa delle consegne sui valori dello scorso anno.



	2010 Q1	Q2	Q3	Q4	2011 Q1	Q2	Q3	Q4	2012 Q1	Q2	Q3	Q4	2013 Q1	Q2	Q3	Q4
Sales	23,	25,	26,	31	31,	40,	43,	55,	46,	52,	47,	48,	38,	47		
Dif% q/q		8,9	5,1	15,	1,6	28,	8,1	26,	-16	12	-9,	1,3	-17	-10		