

n. 9

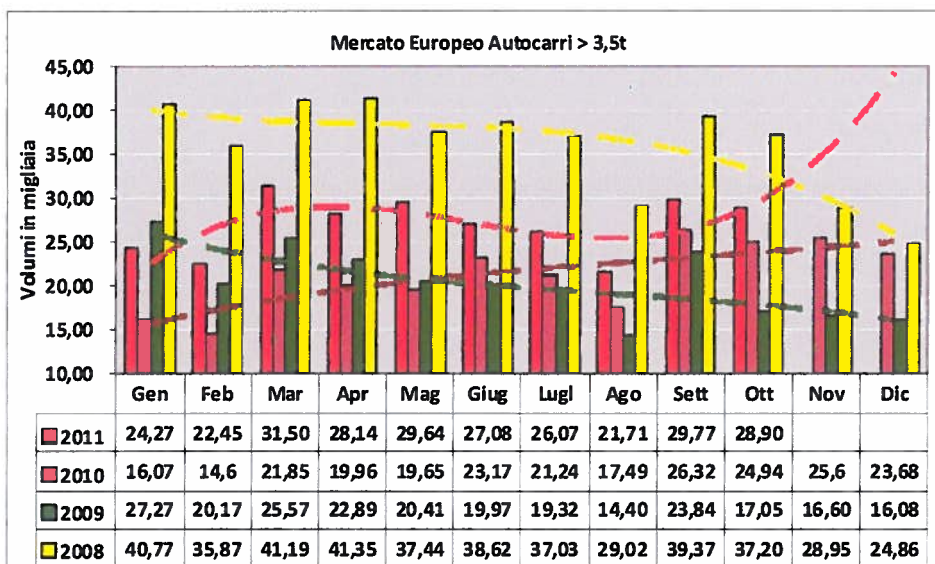
Dicembre 2011

MERCATO EUROPEO – GOVERNO E TRASPORTI – PAOLO UGGÈ PRESIDENTE FAI – NUOVI AUMENTI DELLE TARIFFE – ACCORDI DI SETTORE – RAZIONALIZZAZIONE: I CONTRATTI DI RETE – FONDO DI GARANZIA: ESTENSIONE – LEGGE DI STABILITÀ E AUTOTRASPORTO – LEGGE DI STABILITÀ E TRASPORTI ECCEZIONALI – DISTRIBUZIONE URBANA DELLE MERCI: ACCORDO ANCI-CONSULTA – CONFERENZA ANAV – IVECO: ARRIVA IL PESANTE CINESE – ALLA VW IL CONTROLLO DI MAN E SCANIA – DA RENAULT IL PIÙ GRANDE ELETTRICO – GIAPPONE: AUTOCARRO PESANTE IBRIDO-ELETTRICO – NUOVO OFF-ROAD SCANIA – UTILI AB VOLVO IN AUMENTO – DAGLI USA: VENDITE DI VEICOLI PESANTI A OTTOBRE 2011; PREVISIONI SUL MERCATO DEI PESANTI IN EUROPA E USA; IL SENATO BOCCIA IL PIANO INFRASTRUTTURALE DI OBAMA; RINVIATE LE NORME SUGLI ORARI DI LAVORO; UTILI PACCAR IN FORTE CRESCITA.
ALLEGATO: NOTA CONGIUNTURALE CONFETRA

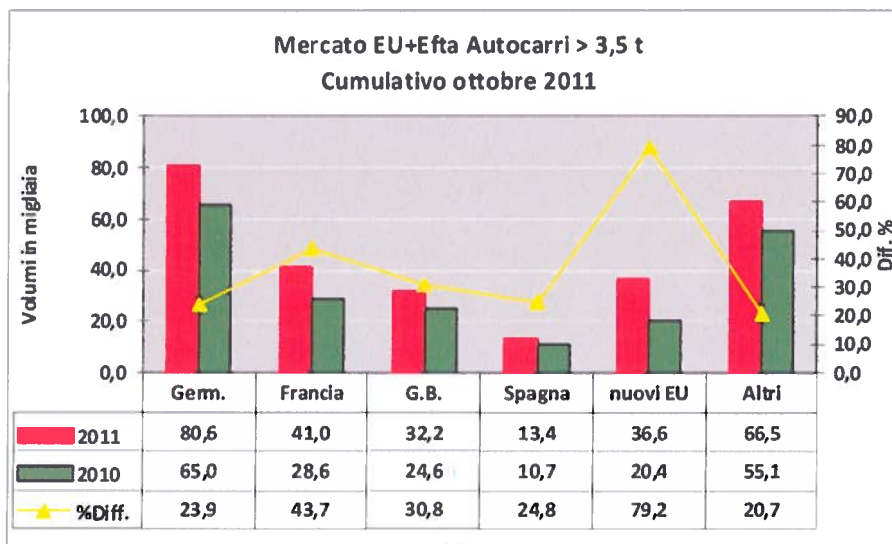
MERCATO EUROPEO AUTOCARRI

Anche ad ottobre continua la ripresa del mercato degli autocarri (>3,5t): +15,9% nel mese. Guadagni più pronunciati in Gran Bretagna (+29,9%), Francia (+27,3%), e Spagna (+20,8%), oltre che nei Paesi nuovi membri della UE (+47,4%); sempre buona la ripresa negli autocarri pesanti (>16 t): +18,3% nel mese.

Nel cumulativo dei primi dieci mesi il progresso sull'analogo periodo del 2010 è del 32,2% per gli autocarri (> 3,5t) e del 40,5% per gli autocarri pesanti (>16 t).



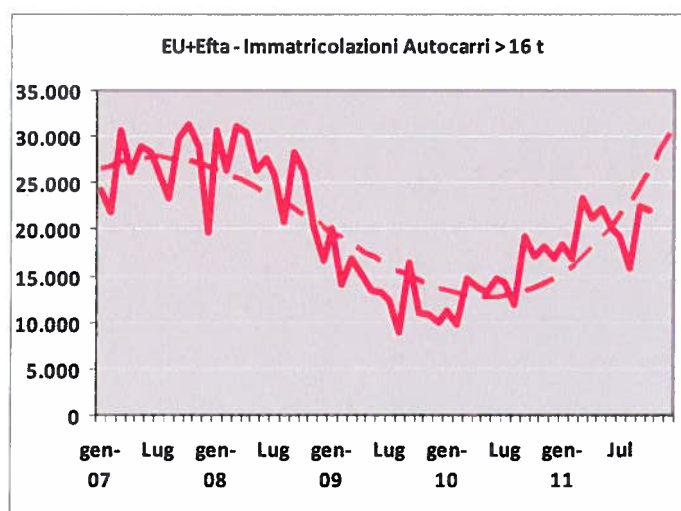
Continua quindi a mantenersi ad un buon livello la ripresa del mercato europeo degli autocarri: nel cumulativo dei primi dieci mesi, significativi i progressi in volume di vendite e tassi di crescita di Germania (+23,9%), Francia (+43,7%), Gran Bretagna (+30,8%) e Spagna (+24,8%). In grande risalto gli ottimi risultati nei Paesi nuovi membri della EU, ma positivi anche quelli di diversi Paesi del Nord Europa.



Sempre sostenuta poi la ripresa del mercato dei pesanti (>16t), dove l'incremento sullo stesso mese dell'anno scorso è stato del 18,3% (+ 40,5% nel cumulativo dei primi 10 mesi dell'anno), con dati particolarmente significativi in Francia (+25,2% nel mese e +49,4% nel cumulativo), Regno Unito (+34,4% nel mese e +45,9% nel cumulativo), e Spagna (+22,0% e +25,9% rispettivamente).

Per la prima volta nell'anno calano in ottobre le vendite in Germania (-6,4%), che si mantengono però del 27,1% superiori all'anno scorso nel cumulativo dei primi 10 mesi.

Le immatricolazioni nei Paesi nuovi membri dell'EU continuano con progressi particolarmente significativi (+52,8% nel mese e 95,8% nel cumulativo), con dati particolarmente significativi in Polonia, Ungheria, Lettonia, Lituania, Estonia e Repubblica Ceca. Nonostante gli importanti progressi le immatricolazioni di autocarri pesanti (>16 t) nei primi 10 mesi rimangono comunque inferiori del 26,0% ai valori dell'analogo periodo del 2008, anno che ha preceduto la crisi globale.



Situazione in Italia

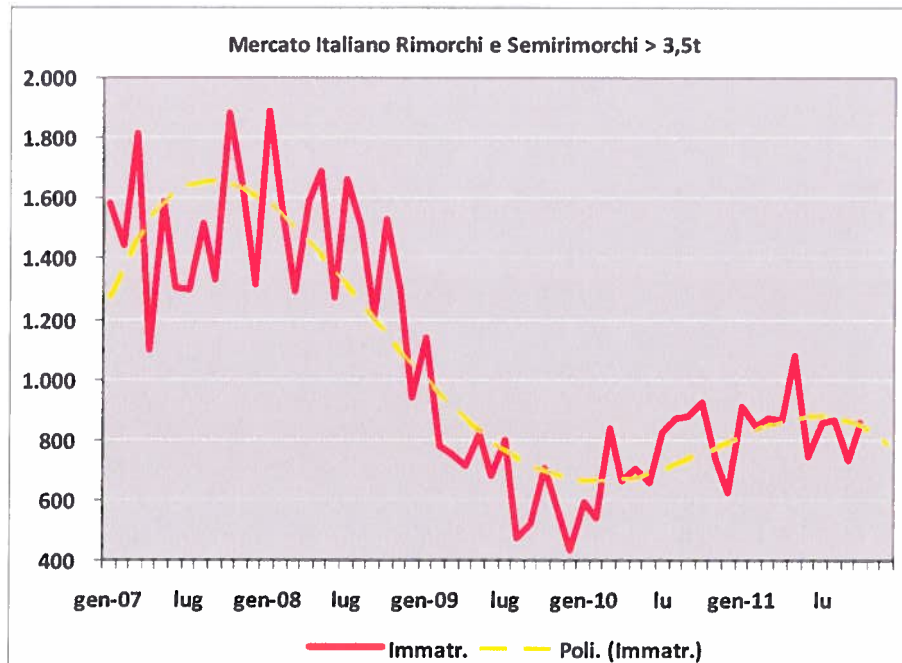
Per l'Italia continuano a mancare dati ufficiali e gli unici disponibili sono le stime dell'AAA che mostrano una situazione di crisi del settore, specialmente per i commerciali (< 3,5 t), come mostra la tabella sotto riportata (valori ad ottobre):

Immatricolazioni	2011	2010	Differenze %	Medie UE
Veicoli < 3,5 t	146.742	149.308	-1,7	7,8
> 3,5 t	16.470	15.426	6,8	32,2
> 16 t	11.246	10.136	11,0	40,5

Anche se i dati non sono del tutto affidabili, il confronto con i risultati del resto d'Europa rende ancora più evidente la crisi in cui versa il mercato Italiano.

Fin dall'inizio dell'anno gli unici dati ufficiali disponibili per l'Italia sono le immatricolazioni di rimorchi e semirimorchi > 3,5 t (pubblicate dall'Anfia), che mostrano una preoccupante inversione di tendenza, iniziata nel 3°

trimestre con una perdita del 4% sullo stesso periodo dello scorso anno e che è proseguita anche in ottobre. In particolare, nel mese le immatricolazioni (857 unità) scendono del 7,4% sull'ottobre 2010. L'aumento sui primi 10 mesi dello scorso anno si riduce al 15,7% ed è inferiore ai valori del 2008 del 43,4%, a sottolineare l'andamento insoddisfacente delle vendite di autocarri sul nostro mercato.



IL GOVERNO DEI TRASPORTI

Roma, 29 novembre – Con il completamento del Governo Monti, dopo l'accorpamento del Ministero dello Sviluppo Economico con quello delle Infrastrutture e dei Trasporti sotto la responsabilità di Corrado Passera, Mario Ciaccia è stato nominato Viceministro con delega per le Infrastrutture.

Come Sottosegretario ai Trasporti è stato designato Guido Improta, già responsabile delle pubbliche relazioni di Alitalia.

Bartolomeo Giachino è rimasto nell'incarico di Presidente della Consulta del Trasporto e della Logistica.

Ci si attende, quindi, com'è nell'auspicio delle componenti del mondo dell'autotrasporto, che le attività della Consulta stessa proseguano senza soluzione di continuità verso gli obiettivi di far fronte comune ai tanti problemi che affliggono il settore, e che i nuovi responsabili del trasporto italiano vogliano valorizzare il lavoro che la Consulta stessa ha avviato in collaborazione con tutte le forze interessate.

PAOLO UGGÈ CONFERMATO PRESIDENTE DELLA FAI

Milano, 11 novembre – Il Consiglio Nazionale della Fai ha rinnovato la propria fiducia a Paolo Uggè per altri tre anni.

Accettando l'incarico, Paolo Uggè ha indicato le tre linee guida del suo mandato: "rispetto delle regole", "crescita delle imprese", "ricerca della maggior possibile unità".

Circa l'attività del nuovo Governo, Uggè ha affermato che Fai è pronta a collaborare, ma che nessuno può pensare di cambiare unilateralmente le regole concordate con il precedente Governo, adducendo la scusa che esse altererebbero la concorrenza.

NUOVI INCREMENTI SULLE TARIFFE DELL'AUTOTRASPORTO

Roma, Novembre - L'Osservatorio sulle attività di autotrasporto, nella riunione del 2 novembre, ai sensi dell'articolo 83 bis legge 6 agosto 2008, n. 133 di conversione del Decreto-Legge 25 giugno 2008, n. 112 e s.m.i., ha assunto le determinazioni di cui ai commi 1 e 2 ed ai commi 4 e 4-bis, dell'articolo stesso, come risulta dalle tabelle pubblicate sul sito http://www.mit.gov.it/mit/mop_all.php?p_id=11039.

Le voci di costo chilometrico prese in considerazione sono state individuate per 5 classi di veicoli a seconda della massa massima complessiva a pieno carico, per ciascuna delle quali è stato individuato un consumo medio di gasolio a chilometro.

Nell'ambito della classe di massa superiore a 26 tonnellate, oltre alla categoria generica, sono state individuate diverse tipologie di veicolo in funzione della categoria merceologica trasportata.

Trattandosi delle prime determinazioni sui costi di esercizio, in sede di Osservatorio è stata evidenziata la possibilità di affinare la metodologia posta alla base del calcolo dei costi ed i relativi parametri, soprattutto in relazione ai valori riferiti alle diverse fasce di percorrenza, che evidenziano un andamento non lineare per percorrenze fino a 350 km, nonché di individuare eventuali altre tipologie di veicoli anche per le classi di massa inferiore alle 26 tonnellate.

L'Osservatorio ha, pertanto, deliberato che le tabelle di cui alla determinazione del 2 novembre saranno sottoposte a verifica in occasione dell'aggiornamento dei costi previsto per il 15 dicembre, ai sensi del comma 2 del citato articolo 83 bis.

L'Osservatorio, infine, ha deliberato che l'adeguamento dei costi di esercizio (commi 1 e 2, art. 83 bis, L. 133/2008) e dei costi minimi di esercizio che garantiscono il rispetto dei parametri di sicurezza normativamente previsti all'impresa di autotrasporto per conto di terzi (commi 4 e 4 bis, art. 83 bis, L. 133/2008), in relazione all'andamento del costo del carburante, così come rilevato dal Ministero dello Sviluppo Economico, dovrà essere pubblicato mensilmente dal Ministero dei Trasporti, sul sito del Ministero stesso, secondo la seguente formula:

$$\text{incidenza} = \frac{\text{costo carburante per km}}{\text{altri costi} + \text{costo carburante per km}} \times 100$$

Secondo Autolink-Vans&Trucks del 14 novembre "Il rischio di questi continui aumenti e dell'incremento contemporaneo delle accise è che si inserisca il tutto in una spirale strisciante di "piccola" inflazione, assai dannosa anche perché non immediatamente percepita. Da aspettarsi aumenti in dicembre e gennaio per effetto dei ritocchi delle accise".

ACCORDI DI SETTORE: PROSPETTIVE E PROBLEMI

HP Trasporti, novembre 2011- Con l'approvazione del Decreto-Legge n. 138 del 13 agosto 2011 è stata apportata un'ulteriore modifica all'articolo 83 bis della Legge 133/2008 che ha originato i costi minimi per le prestazioni di autotrasporto.

Tale modifica riconsegna alle parti la possibilità di individuare idonee ipotesi di lavoro concrete, da sottoporre all'esame della Consulta, e dare quindi al Ministro competente gli elementi per definire con proprio atto i parametri dei costi per singoli settori dell'autotrasporto.

Le norme non sono semplici, ma occorre tenere presente che il sistema degli accordi di settore confina con la possibilità che i medesimi possano essere impugnati, configurando l'intesa come patto di cartello.

Questa è in fondo la ragione per la quale entrambe le parti interessate (committenza e vettori) sono state finora piuttosto caute sulla realizzazione di tali accordi.

Con la norma che oggi stabilisce i limiti entro i quali gli accordi possono essere effettuati, la loro stipula si fa più convincente.

Una volta individuati gli elementi tecnici connessi alle attività tipiche di un settore, e dopo che la Consulta ne avrà verificato le specificità, il potere decisionale passerà nelle mani del Ministro competente.

La discrezionalità del Ministro dovrà essere assoluta, se non si vuole l'intervento dell'Autorità garante o addirittura della stessa Commissione europea.

Questa prudenza è basata su sentenze della Corte di Giustizia europea, la quale ha indicato con estrema chiarezza che quanto distingue un patto di cartello da un'intesa legittima sta nell'intervento di un soggetto che tuteli l'interesse pubblico, senza che vengano in alcun modo indicati prezzi e tariffe.

Un esempio in merito è il comportamento della committenza, in corso di accordo per il settore dei containers, che il 14 novembre scorso, durante la trattativa a Milano ha riferito di essersi rivolta all'Autorità Garante della Concorrenza circa le modifiche apportate all'articolo 83 bis della Legge 133/2008.

RAZIONALIZZAZIONE DELL'AUTOTRASPORTO: I CONTRATTI DI RETE

Il contratto di rete è l'accordo tra più imprese per realizzare obiettivi comuni e sviluppare sinergie commerciali e produttive, mantenendo ognuna la propria identità, cioè ogni imprenditore mantiene proprietà e controllo della propria impresa, cogliendo in quanto "rete" opportunità incentivanti diverse.

Le risorse statali disponibili per promuovere i contratti di rete ammontano a 20 milioni di euro per il 2011 (fondo già superato dalle richieste delle aziende) e sono previsti 14 milioni per il 2012 e altrettanti per il 2013.

Ma sul tavolo degli accordi di rete ci sono altre iniziative, anche locali: un accordo tra Ministero dello Sviluppo Economico e Unioncamere per 30 milioni di euro, la Regione Emilia Romagna con 10 milioni di euro per il bando "Innovazione e reti", la Regione Lombardia con 24 milioni di euro per il programma "Ergon", la provincia di Torino con 170mila euro a supporto dell'iniziativa "Reti 2020".

Anche il settore bancario ha messo in atto iniziative per gli accordi di rete.

Eppure, nel settore dell'autotrasporto questa formula sembra non attecchire.

Amaro il commento del Segretario Generale di Anita, Giuseppina della Pepa, per la quale l'assenza di contratti di rete nel settore dipende forse dal fatto che le opportunità offerte non sono state colte adeguatamente o anche perché, in un ambito estremamente frammentato, come quello dell'autotrasporto italiano, interessano più gli aiuti a pioggia che garantiscono la sopravvivenza nell'immediato, che non la costruzione di qualcosa di più e di diverso, nella direzione di un sistema logistico nazionale più competitivo e dando, inoltre, anche alle imprese minori la possibilità di accedere ai mercati internazionali, attraverso la rete con aziende dimensionate per quei mercati.

Secondo il responsabile economico di Cna, invece, le reti esistono già da tempo proprio nel settore della logistica e del trasporto, solo che si chiamano "consorzi". Sarebbe, pertanto, necessario estendere anche ad altre forme di aggregazione che non si chiamino "reti" gli incentivi previsti per quelle, poiché quello che conta è che le aziende comincino a fare veramente massa critica per competere sui mercati globali.

FONDO DI GARANZIA: ESTENSIONE DI APPLICAZIONE

Trasporti-Italia, 14 novembre – Il Fondo di garanzia istituito per favorire l'accesso al credito delle piccole e medie imprese – tra le quali quelle dell'autotrasporto – ha aggiunto altre due possibilità di impiego. Saranno ammessi anche interventi per i pedaggi autostradali e per le autostrade del mare.

Il Fondo potrà operare fidejussioni bancarie a cauzione del regolare pagamento delle quote del pedaggio autostradale fatturate a raggruppamenti di imprese (consorzi o cooperative).

Stessa procedura anche per l'*ecobonus* che incentiva l'utilizzo delle autostrade del mare.

Secondo le ultime indicazioni, il fondo di garanzia avrebbe ammesso finora 2.500 aziende e agevolato 300 milioni di euro per le imprese di autotrasporto.

LEGGE DI STABILITÀ 2012: MISURE PER AUTOTRASPORTO E LOGISTICA

Il 12 novembre scorso la Camera ha definitivamente licenziato la Legge di stabilità 2012 (Finanziaria 2012), nella quale sono contenuti provvedimenti di interesse diretto per il settore dell'autotrasporto e della logistica.

La misura più importante per l'autotrasporto è l'autorizzazione alla spesa di 400 milioni di euro da destinare a misure di sostegno per il settore.

Un Decreto del Ministero dello Sviluppo Economico, delle Infrastrutture e dei Trasporti ripartirà la somma, in coerenza con gli interventi già previsti e con le esigenze del settore stesso (cfr articolo 33, comma 10).

In merito alla ripartizione, il Presidente della Consulta, ancora in veste di Sottosegretario, aveva già dato indicazioni su possibili criteri, concordati con le parti interessate:

- 135 milioni di euro potrebbero essere destinati agli sgravi fiscali sul contributo al Servizio Sanitario Nazionale per le assicurazioni RCA e sulle spese di documentazione degli autotrasportatori per conto terzi monoveicolari.
- 91 milioni di euro potrebbero andare alla riduzione dei premi INAIL
- 75 milioni di euro al rimborso dei pedaggi autostradali
- 30 milioni di euro al finanziamento del supporto al trasporto combinato strada-mare (ecobonus), relativo ai viaggi effettuati nel 2011
- 34 milioni di euro alla riduzione della tassa di possesso degli autoveicoli pesanti
- 35 milioni di euro alla ristrutturazione del settore e alle iniziative per la formazione.

Nel caso in cui la Commissione UE dichiarasse incompatibile con la normativa comunitaria lo sconto sulla tassa di possesso, la cifra relativa potrebbe andare per 25 milioni alla riduzione dei pedaggi e per 9 milioni alla ristrutturazione del settore.

LEGGE DI STABILITÀ 2012: PROVVEDIMENTI PER I TRASPORTI ECCEZIONALI

L'articolo 14, comma 16 della Legge di stabilità 2012 (Finanziaria 2012) modifica il Regolamento di esecuzione e attuazione del nuovo Codice della Strada, al fine di semplificare le procedure di rilascio delle autorizzazioni ai trasporti eccezionali su strada.

Viene modificato l'articolo 10, comma 9 bis, del Regolamento attraverso un provvedimento del governo, da emanare entro 60 giorni dall'entrata in vigore della norma (1° marzo 2012) per definire i dettagli tecnici delle semplificazioni.

Le autorizzazioni già rilasciate in base all'Articolo 10 citato, dovranno essere concesse entro 15 giorni. Per le autorizzazioni periodiche si stabilisce la validità per un anno (senza specificazione del tipo di carico), per quelle multiple di sei mesi.

Le autorizzazioni singole avranno validità di tre mesi.

Sono assoggettati ad autorizzazione periodica anche i trasporti di beni della stessa tipologia, ripetuti nel tempo.

Viene anche introdotta la possibilità di modificare le dimensioni degli elementi trasportati o il loro posizionamento, senza riguardo per l'invariabilità della loro tipologia e natura.

Possibile a determinate condizioni anche la domanda di rinnovo in carta semplice e l'indicazione a titolo di riserva di un numero massimo di cinque trattori e cinque rimorchi o semirimorchi, ammettendo ogni combinazione tra gli stessi.

DISTRIBUZIONE URBANA DELLE MERCI: ACCORDO ANCI-CONSULTA E PRIMI PROGETTI

L'ANCI (Associazione dei Comuni Italiani) e la Consulta Generale per l'Autotrasporto e la Logistica hanno firmato un accordo sulla distribuzione urbana delle merci, con l'obiettivo di dare un indirizzo a livello nazionale alle politiche del settore.

In Italia ogni Comune ha finora affrontato i problemi della cosiddetta *city logistics* per proprio conto, senza riuscire a dare una risposta efficace al notevole problema di sostenibilità dello sviluppo nelle città.

Padova, Comune che ha puntato da subito sulla sostenibilità economica dell'esperimento, è riconosciuta come la miglior realtà oggi esistente in Italia, e il suo modello si sta diffondendo in altri comuni quali Modena, Aosta, Como, Brescia e Bressanone.

Il 14 dicembre prossimo il gruppo di lavoro creato da Anci e Consulta incontrerà i sindaci di tutti i capoluoghi di Regione per tentare di disciplinare le modalità di accesso alle città in funzione di parametri "virtuosi" (quali: efficienza logistica, emissioni gassose e sonore, permanenza nelle zone ztl).

Viene ribadito il concetto della **neutralità tecnologica** delle scelte.

Nel frattempo il tavolo *city logistics* ha già portato all'accordo delle Associazioni dei Corrieri con il Comune di Verona, mentre è in discussione un accordo per Torino.

Esprimendo soddisfazione, il presidente di AICAI (Associazione Italiana Corrieri Aerei Internazionali) ha puntualizzato che l'associazione è disponibile a **rinnovare le flotte dei mezzi per la distribuzione nelle città**, ma tenendo conto delle tecnologie davvero utilizzabili ed evitando che le amministrazioni comunali cambino idee e regole ogni anno.

CONFERENZA ANAV A ROMA IL 14 DICEMBRE

L'Associazione nazionale trasporto viaggiatori (Anav/Confindustria) organizza la presentazione dello studio del Politecnico di Milano: "Il Trasporto passeggeri su autobus per le lunghe distanze. Confronto modale, benefici e prospettive future" a Roma, il 14 dicembre, presso la Residenza di Ripetta - Via di Ripetta 231. Alla presentazione dello studio seguirà una tavola rotonda con la presenza di politici nazionali e locali e operatori del settore. (Atk)

ARRIVA IL PESANTE CINESE FRUTTO DELLA J.V. IVECO HONGYAN

IVECO *Autolink news - Novembre - Kingkan*, il nuovo veicolo della gamma pesante prodotto dalla *joint venture* Iveco Hongyan Commercial Vehicle Co. (SIH) tra Iveco, SAIC (Shanghai Automotive Industry Corporation) e Chongqing Machinery è stato presentato la scorsa settimana a Chengdu, provincia del Sichuan. Esteticamente e meccanicamente richiama alla gamma Stralis/Trakker, da cui mutua lamierati della cabina e componentistica del telaio. Naturalmente il veicolo è, per ora, riservato alla Cina. (Atk)

ALLA VOLKSWAGEN IL CONTROLLO DI MAN E SCANIA

Trasporti-Italia - Novembre 2011. Dopo il via libera della Commissione Europea (vedi newsletter UNRAE di novembre) Volkswagen ora detiene la maggioranza dei camion Man, ovvero quasi il 56% dei diritti di voto e il 54% del capitale, e potrà avviare progetti comuni nel segmento con il costruttore scandinavo Scania, altra casa sotto il controllo di Volkswagen. Il passaggio si è verificato dopo il superamento di alcuni ostacoli normativi.

"E' arrivato il momento di un nuovo *player* di punta sul mercato mondiale dei camion", ha commentato Martin Winterkorn.

La nuova società potrà realizzare progetti nella ricerca e sviluppo e nella produzione con sinergie stimate ad almeno 200 milioni di euro all'anno. Con la maggioranza di Man, Volkswagen incrementa anche la propria quota in Scania, dove possiede a questo punto l'89% dei diritti di voto (prima era il 72%) e quasi il 63% del capitale (da 49%).

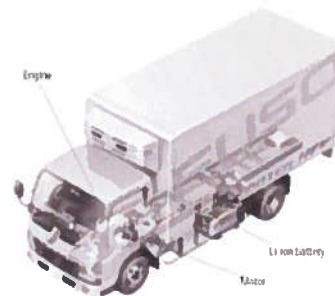
FRANCIA. UNA PREMIERE MONDIALE: DALLA RENAULT IL PIÙ GRANDE AUTOCARRO ELETTRICO



Parigi - Truck World news. Il più grosso autocarro ad essere alimentato ad energia elettrica sarà testato dalla Carrefour. La Renault ha dato le chiavi di questo veicolo da 16 t, completamente elettrico, a Midlum, Direttore logistico della società STEF-TFE. La prova durerà un anno e distribuirà prodotti freschi alla catena di magazzini del Gruppo Carrefour nell'area lionese. E' il risultato della *partnership* tecnologica tra Renault Trucks, PVI e IFP Nuove Energie. L'uso di questo autocarro silenzioso permetterà la consegna ai magazzini del centro della città nelle prime ore del mattino (tra le 5 e le 7) rispettando pace e quiete dei residenti. L'autonomia prevista è di 75 km.

GIAPPONE - MITSUBISHI FUSO PROVA UN AUTOCARRO STRADALE PESANTE IBRIDO-ELETTRICO

La Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation (MFTBC), ha fatto sapere di avere in prova una versione ibrida/elettrica del suo Super Great heavy-duty highway truck. Questo pesante stradale, che la società prevede di commercializzare in futuro, ha dimostrato durante le prove di permettere miglioramenti sostanziali nei consumi rispetto ai veicoli diesel. Il veicolo in questione si basa sulla tecnologia usata sui Canter Eco Hybrid, autocarri leggeri in vendita dal 2006. La Daimler Trucks' Global Hybrid Center (GHC), localizzata entro gli impianti della MFTBC in Giappone, sta sviluppando questo pesante stradale.



DEBUTTANO I NUOVI OFF ROAD TARGATI SCANIA

Autolink news - Novembre. Presentata la nuova gamma Scania da cava-cantiere e, genericamente, la nuova gamma "non stradale" della Casa svedese. La gamma è trasversale alle serie P, G ed R. Ora il look è analogo a quello delle serie stradali (nel frontale e nelle finiture), ma vi campeggia un grosso logo "Off Road". La nuova gamma dispone, in tutte le declinazioni possibili (dal 4x2 all'8x8), di elementi qualificanti e importanti per il mercato italiano. Ad esempio le balestre posteriori paraboliche (con un nuovo tandem da 32 t), il cambio meccanico con crawler (ma sono anche disponibili sia l'automatizzato Opticruise Scania che l'automatico Allison).



Rinnovata la piattaforma motori che dal 2012 disporrà di ben 11 modelli EEV (da 230 a 730 CV) e di due Euro 6 da 440/480 CV. Rivista anche la gamma extra

Europa disponibile sia come Euro 3 che Euro 4. (Atk)

GLI UTILI DELLA AB VOLVO AUMENTATI DEL 36% NEL TERZO TRIMESTRE

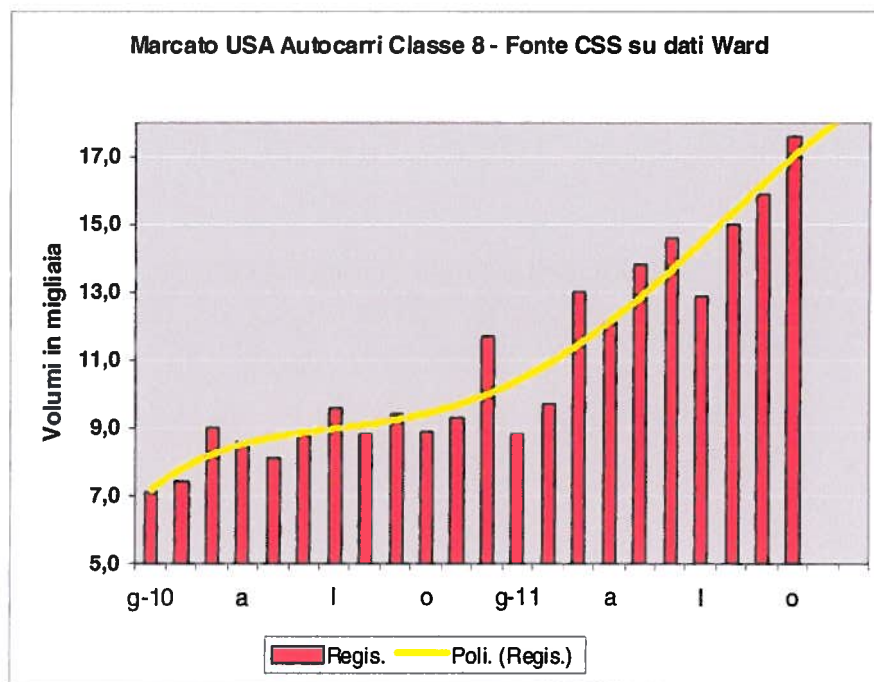


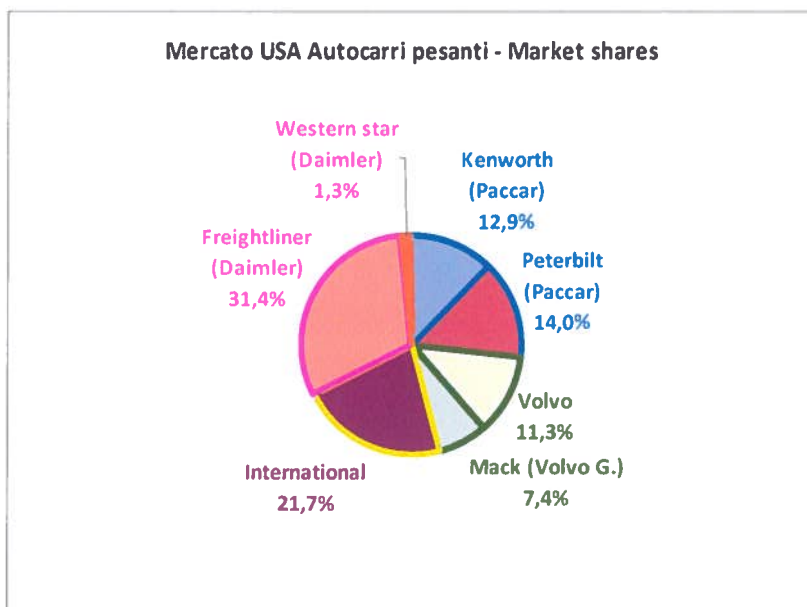
Stockholm-Associated Press/The Washington Post - Il Costruttore svedese di autocarri ha comunicato alla fine di ottobre che il suo utile è cresciuto del 36% nel terzo trimestre 2011.

L'utile netto è salito a 579 milioni \$. Le vendite sono aumentate del 15%. La Società ha anche sottolineato che la sua quota di mercato in Europa è salita al 27,1% rispetto al 23,8% di un anno fa. La sua quota è aumentata anche negli USA, passando dal 16,1% al 19,1%, e in Brasile (dal 14,4% al 16,7%). E' stata anche confermata la previsione di 240.000 autocarri immatricolati nel 2011, pur essendo stata rilevata una diminuzione della domanda.

NOTIZIE DAGLI USA

LE VENDITE DI AUTOCARRI PESANTI NEGLI USA AD OTTOBRE IL DOPPIO DELL'ANNO SCORSO





Secondo i dati preliminari della Ward, le vendite di autocarri della Classe 8 in ottobre sono state le più elevate dal gennaio 2007 e il doppio dello stesso mese dello scorso anno. Hanno superato dell'8,5% le vendite di settembre, che era stato il miglior mese dell'anno.

Nel cumulativo dei primi dieci mesi dell'anno sono state vendute 133.399 unità, il 55,5% in più dello stesso periodo del 2010, con un guadagno del 79% sulla pesante depressione del 2009. Ciò nonostante si è ancora del 43% sotto i valori dei primi dieci mesi del 2006, quando il mercato aveva raggiunto il suo culmine. Nella figura sono indicate le quote di mercato raggiunte delle varie marche nei primi 10 mesi del 2011 nella classe 8. Secondo la rivista "The Trucker" Volvo, Kenworth e Peterbilt hanno guadagnato più di 2 punti percentuali negli ultimi 12 mesi

Secondo dati preliminari gli ordini di autocarri pesanti ad ottobre (circa 27.000 unità) sono cresciuti del 17% su settembre e del 46% sullo stesso mese dello scorso anno. Gli ordini dei tre mesi agosto, settembre e ottobre darebbero un proiezione sui dodici mesi di 287.500 unità. "Ottobre è tradizionalmente l'inizio della stagione più importante per gli ordinativi di autocarri pesanti," ha dichiarato Eric Starks, presidente della FTR (Freight Transport Research), "per consegna nei primi due trimestri dell'anno successivo. L'attuale andamento degli ordini è un buon inizio per l'ultimo trimestre dell'anno e si dovrebbe trasformare in ottimi piani produttivi dei Costruttori per l'inizio del 2012".

RAPPORTO S&P PREVISIONI SUL MERCATO DEGLI AUTOCARRI PESANTI IN EUROPA E USA NEL 2012

New York City -Reuters - 10 novembre 2011- La consistente ripresa che i Costruttori di autocarri hanno avuto da metà 2010 appare destinata a raffreddarsi nel 2012 secondo un rapporto di Standard and Poor "Frenata in vista per i Costruttori di autocarri in Europa, nel Nord America invece la ripresa continuerà". Questo perché mentre la domanda in Europa dovrebbe rallentare, nel Nord America la domanda continuerà ad espandersi anche perché supportata dalla necessità delle aziende di trasporto di rinnovare il loro parco automezzi. La domanda dovrebbe continuare ad espandersi anche nei mercati emergenti. La ripresa della domanda in Europa dovrebbe solo rallentare e non bloccarsi l'anno prossimo dato che il mercato degli autocarri non è surriscaldato, come prima della crisi del 2008/9, e lo stock degli ordini è gestibile. Il rapporto prosegue dicendo che una caduta in una nuova recessione aggraverebbe il raffreddamento della domanda per una possibile mancanza di credito per acquistare gli autocarri, soprattutto per le piccole imprese. La probabilità di una nuova fase recessiva in Europa è, secondo Standard & Poor, del 40%.

IL SENATO USA BOCCIA IL PIANO INFRASTRUTTURALE DI OBAMA PER L'OPPOSIZIONE DEI REPUBBLICANI



WASHINGTON - 3 novembre -Associated Press. La proposta del Presidente ha avuto solo 51 voti a favore contro il minimo di 60 necessari per iniziare a discutere sul disegno di legge, bloccando misure per 60 milioni di dollari destinate alla costruzione e manutenzione di infrastrutture quali strade e ferrovie.

I Democratici sostenevano che la legge avrebbe prodotto decine di migliaia di nuovi posti di lavoro nel settore delle costruzioni.

I Repubblicani si sono opposti all'unanimità per il relativo aumento della tassazione, e perché le spese previste erano troppo alte. A seguito della sconfitta i Democratici hanno bloccato un progetto dei Repubblicani che prevedeva spese per 40 milioni di dollari, utilizzando i residui passivi non spesi per altri progetti domestici, e che prevedeva l'estensione degli attuali progetti infrastrutturali.

POSTICIPATA A FINE NOVEMBRE LA PUBBLICAZIONE DELLE NUOVE REGOLE SUGLI ORARI DI LAVORO

WASHINGTON - Su richiesta del Tribunale, la Federal Motor Carrier Safety Administration ha rinviato di un mese la pubblicazione della sua proposta (vedi la Newsletter UNRAE di novembre) per la modifica degli orari di lavoro dei camionisti.

Vale la pena di ricordare che le proposte della FMCSA, osteggiate dalle Associazioni dei trasportatori, sono in effetti molto meno pesanti di quelle in vigore nell'Unione Europea che ricordiamo più sotto.

Gli autisti di un veicolo da 16 t o più hanno un limite di orario di guida di 9 ore al giorno, 56 ore alla settimana, e 90 ore in un periodo di due settimane. Due volte alla settimana il tempo di guida può essere esteso a 10 ore. Inoltre, è obbligatoria una pausa di 45 minuti per ogni 4,5 ore di guida, e un nuovo periodo di guida di 4,5 ore può solo iniziare dopo i 45 minuti di riposo. Tuttavia, la legge permette che la pausa possa essere divisa in due con almeno 15 minuti per la prima pausa e 30 minuti per la seconda. Le interruzioni di meno di 15 minuti non contano. Esiste anche una prescrizione di legge di almeno 11 ore di riposo tra un viaggio e l'altro.



GLI UTILI DELLA PACCAR PIÙ CHE RADDOPPIATI NEL 3° TRIMESTRE DELL'ANNO.



Bellevue, WA, USA -Transport Topics. Paccar, Il Costruttore americano di autocarri e motor, ha comunicato i risultati del 3° trimestre, per merito delle vendite di autocarri pesanti (Classe 8): Il reddito netto è salito a \$ 281.6 milioni, dai \$ 119.9 milioni di un anno fa. Le entrate sono salite al livello record di \$ 4.26 miliardi, da \$ 2.54 miliardi. Seconda la Paccar, il mercato USA dei pesanti dovrebbe consuntivare nel 2011 tra 180,000 e 200,000 autocarri pesanti. Secondo l' Executive Vice President, Dan Sobic, "I clienti stanno traendo profitto dall'aumento del volume di trasporto (+5,9% nei primi 9 mesi dell'anno sull'analogo periodo dell'anno scorso) e dal rialzo delle tariffe".