



RASSEGNA STAMPA ANFIA
Settimana dal 23 al 29 giugno 2026
Parte 1

Torino, 30 giugno 2026

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
4	Autobus	01/06/2026	20 anni in sella al Crossway	2
1+8	Interauto News	01/06/2026	Vavassori (Anfia): "Filiera europea da tutelare per competere con la Cina"	3
7	Vado e Torno	01/06/2026	Torna Zerogradi	5
18/35	Vado e Torno	01/06/2026	TRANSPOTEC UN CONCENTRATO DI TECNOLOGIA	6
67	Vado e Torno	01/06/2026	Camion in calo ad aprile	24
5	Interauto News	01/06/2026	NUMERI	25
	Borsaitaliana.it	23/06/2026	Auto Europa: Anfia, crescita mercato rallenta, Ue rafforzi la nostra filiera	26
	Lastampa.it	23/06/2026	Mercato auto europeo in crescita: a maggio immatricolazioni su del 3,2%	27
	Repubblica.it	23/06/2026	Mercato auto europeo in crescita: a maggio immatricolazioni su del 3,2%	29
	Ilgazzettino.it	23/06/2026	Anfia, crescita mercato auto in Europa rallenta, Ue rafforzi la nostra filiera	32
	Teleborsa.it	23/06/2026	Mercato auto europeo in crescita: a maggio immatricolazioni su del 3,2%	33
	Ansa.it	23/06/2026	Autopromotec, il fine vita dell'auto diventa una nuova risorsa industriale	35
	Ilmattino.it	23/06/2026	Anfia, crescita mercato auto in Europa rallenta, Ue rafforzi la nostra filiera	38
	Economymagazine.it	23/06/2026	ELV, end of life vehicles directive: quando la fine diventa un nuovo inizio	39
	Siderweb.com	23/06/2026	Automotive, crescita moderata del mercato Ue a maggio - Vavassori (Anfia): « La transizione verso la	43
22	Libero Quotidiano	24/06/2026	L'auto mette il turbo in Italia: vendite meglio che nel resto della Ue	45
	Ilfattoquotidiano.it	24/06/2026	L'auto del futuro si smonta e si riutilizza. Così i ricambi usati possono far risparmiare il 70%	46
	Fleetime.it	24/06/2026	ELV Revolution: il nuovo valore del fine vita auto	49
	Fleetmagazine.com	24/06/2026	6 veicoli commerciali cinesi che vendono in Italia	52
	Sportmediaset.mediaset.it	24/06/2026	Autopromotec: la rivoluzione europea dei veicoli fuori uso	53
15	Italypost	24/06/2026	Auto, in Europa +3,2% a maggio Stellantis flette e cade in Borsa	54
	Inforicambi.it	24/06/2026	Veicoli fuori uso, la rivoluzione europea che cambia l'aftermarket	55
29	Mobility Press Magazine	24/06/2026	CO2 Reduction for Transportation Systems. Ricerca e aziende lavorano sui motori termici per abbatter	57
	Pneurama.com	24/06/2026	Autopromotec Dialogues, la rivoluzione circolare dei veicoli fuori uso	58
	Uominietrasporti.it	24/06/2026	15 azioni per difendersi dai cyberattacchi nell'era dell'AI. Ecco il position paper di TTS Italia	62
	It.motor1.com	24/06/2026	La tua prossima auto potrebbe essere fatta con vecchie auto	66

Post-it

IVECO BUS

20 anni in sella al Crossway

OLTRE 70MILA UNITÀ PRODOTTE: È IL CLASSE II PIÙ VENDUTO IN EUROPA



Presentato per la prima volta a Liptomyšl e ufficialmente lanciato alla fiera Autotec di Brno, in Repubblica Ceca, nel giugno 2006, il Crossway rappresenta il più grande successo del costruttore: oggi, un autobus interurbano su due venduti in Europa è un Crossway. Sono prodotti a Vysoké Mýto, principale sito produttivo di Iveco Bus e uno dei più grandi impianti europei per la costruzione di bus.

Dalla nascita nel 2006, la gamma si è progressivamente ampliata: dopo essere stato il primo veicolo del suo segmento ad anticipare lo standard Euro IV, nel 2007 ha visto l'introduzione della declinazione Low entry, seguita nel 2017 da una versione Le a tre assi lunga 14,50 metri. Oggi, il Crossway è disponibile in cinque versioni (Low entry, Pop, Line, Hv e Pro), in diverse lunghezze e con un'ampia scelta di motorizzazioni. Si può affermare senza timore di essere smentiti che la gamma Crossway offre agli operatori una scelta senza pari: gas naturale dal 2017, ibrido dal 2022, B100 dal 2024, Hvo e versioni completamente elettriche a batteria introdotte nel 2023 e 2024.

Con oltre 70mila unità prodotte, il Cros-

sway, modello di punta di Iveco Bus, ha segnato l'evoluzione del trasporto collettivo di passeggeri, diventando un punto di riferimento nel trasporto interurbano, riconosciuto per affidabilità, prestazioni, versatilità e comfort per i passeggeri. Pensato per servizi di linea a corto raggio, trasporto dipendenti e scolastico, il Crossway, come già menzionato, è disponibile anche nella versione Low entry con pianale ribassato anteriore, ideale per profili di servizio suburbani e interurbani che richiedono il giusto equilibrio tra accessibilità e capacità di posti a sedere. È

oggi presente in oltre 45 Paesi nel mondo, inclusi Africa, Asia e Medio Oriente. Da Alta, nel Circolo Polare Artico, al Kazakistan, dall'Oman a Dakar in Senegal. Nei primi mesi dell'anno, degli 825 mezzi immatricolati in Italia da Iveco, secondo i dati [Anfia](#), il trenta per cento è rappresentato proprio dal Crossway (241 unità). Invece, relativamente al segmento del Classe II, alle nostre coordinate geografiche, dal primo gennaio al 30 aprile, il 62 per cento degli extraurbani targati è, appunto, un Crossway (tra i quali anche 25 in versione Elec, ovvero a batteria).



Vavassori (Anfia): “Filiera europea da tutelare per competere con la Cina”

Nell'intervista a Roberto Vavassori, Presidente di Anfia, emergono le preoccupazioni a riguardo della Cina, alle prese con una sovraccapacità produttiva che alimenta una guerra dei prezzi e una crescente pressione sui mercati globali. Per difendere l'industria europea, Vavassori invoca una revisione delle politiche sulla CO₂ e misure a tutela del contenuto industriale europeo nei veicoli. (L'intervista a pagina 8)



PROTAGONISTI

Vavassori (Anfia): "La sfida non è solo la Cina, per competere serve difendere la filiera europea"

"Ai costruttori di auto le nostre industrie della filiera sono legate da un rapporto di interdipendenza molto stretto. Senza di loro non esisteremmo, se non come venditori di componenti per l'aftermarket. A loro volta però i costruttori, considerato l'alto livello di valore percentuale acquistato, non sopravviverebbero senza le nostre forniture. Una sinergia indispensabile lega gli uni agli altri ormai da molti anni, anche se i rapporti di forza variano nel tempo con modalità ciclica e non solo per ragioni di mercato. Il post-Covid e le crisi settoriali conseguenti, come quella dei chips, hanno rappresentato una sfida per la filiera che ha assorbito il picco inflazionistico, e un'opportunità per i costruttori che hanno concentrato la produzione sull'alto di gamma con un evidente effetto positivo sui profitti".

Inizia così, senza preamboli e con molta chiarezza, l'intervista a Roberto Vavassori, uno dei maggiori esperti di filiera dell'auto e attualmente Presidente rieletto dell'Anfia tre anni fa, dopo un primo mandato terminato nel 2015.

Quindi il cambio di paradigma da volume a valore ha portato all'aumento dei prezzi delle auto e al conseguente extra profitto?

"Il punto più importante di redditività comunque non è stato solo questo, ma soprattutto il poter attenuare la pressione della scontistica. La ridotta disponibilità di prodotto sul mercato ha per un certo tempo spento la corsa agli sconti, con beneficio per la redditività dei Dealer. Personalmente non amo la definizione extra profitto perché dipende dal contesto dal quale emerge. Va ricordato che quando l'Oem ha bisogno di finanzia nessuno gliela concede se non a costi spesso spropositati. Ecco perché, dopo le esperienze fallimentari del 2008, è stato necessario creare una propria indipendenza finanziaria tale da consentire loro anche di attraversare il deserto nei momenti di difficoltà".

Abbiamo però assistito anche alla lievitazione dei dividendi...

"Capire il contesto in cui ti muovi è fondamentale. Pensiamo ad esempio ai 17 anni di perdite di Tesla necessari per raggiungere il primo utile. I miliardi di dollari bruciati in investimenti in tecnologia e prodotti avveniristici sono stati messi a disposizione dai mercati azionari, al contempo riluttanti a intervenire nella crisi di GM e di Chrysler nel 2009. Fatti che non vanno dimenticati. Mentre i governi cercavano di ridisegnare un futuro per i marchi storici di auto, a Est un'autorità stata-

le, il Partito comunista cinese, dichiarava in almeno un paio di piani quinquennali: 'L'automotive è strategico'. Ogni provincia in Cina, conseguentemente, si è dotata di capacità produttiva e di ricerca, con grandi vantaggi in termini di gettiti fiscali locali e coesione sociale, esattamente ciò che oggi frena l'allineamento dell'eccesso di produzione a una domanda in stallo. Ecco perché attualmente in Cina abbiamo 150 produttori di auto di cui solo un manipolo, pochi, sopravviveranno".

Una situazione che comporterà una riduzione di prezzi?

"Hanno iniziato, alla cinese, una folle battaglia di prezzi, di dumping interni, che il governo neppure è riuscito a calmierare nonostante le buone intenzioni. Avendo installato, alla cinese, molta più capacità di quanto il mercato assorbe (e assorbirà), ormai siamo all'asintoto. Al di là di una domanda potenziale del mercato interno sui 30 milioni di unità, tutto l'eccesso deve essere esportato. Con successo purtroppo, perché hanno chiuso alle Case automobilistiche occidentali tante aree del mondo che consideravano un po' il giardino di casa dell'esportazione: Mercosur, Middle East, Asean, Europa e lasciamo perdere la Russia per ovvi motivi. E quindi oggi non siamo messi bene, anche se la Cina quasi non considera più strategica l'auto perché sta pensando ad altri settori ancora più tecnologici".

Negli ultimi anni molti componentisti italiani hanno avviato programmi di diversificazione verso Oem asiatici. Queste iniziative stanno dando frutti concreti in termini di fatturato estero oppure restano ancora marginali?

"È un problema complesso. Tanti associati Anfia hanno stabilimenti in Cina per il mercato locale, perché rappresentano un'opportunità imprescindibile. Se non ci sei, non existi. Brembo ha infatti ben sette stabilimenti in Cina. Però c'è un problema oggettivo di produttività perché i cinesi lavorano in media 2.300 ore/anno, i polacchi 1.950, noi siamo intorno alle 1.500 e i francesi difendono le 35 ore settimanali. Improvvisamente persino il cancelliere tedesco Merz si è reso conto



Roberto Vavassori,
Presidente Anfia

che è necessario aumentare la produttività. In tale contesto parlare di unfair competition è difficile. Il loro sistema funziona in questo modo. Usano ancora il carbone perché lo possono usare. Sono però al tempo stesso il popolo che investe attualmente di più nel green, ma sono anche gli stessi che, pur rappresentando il role model dell'elettrificazione, non si sono ancora dati un obiettivo di elettrificazione del parco circolante nazionale".

I costruttori cinesi che si insediano in Europa - o che producono in Turchia e Marocco per aggirare i dazi - tendono a portarsi propri fornitori di primo livello dall'Asia? Come valuta l'efficacia dell'intervento della Ue sul "local content"?

"Continuo a pensare che per questioni di reciprocità e anche per salvaguardare degli investimenti cinesi in Europa sia necessario un accordo sulle quote di esportazione come per l'acciaio. Immaginiamo un limite all'8% (e già ci siamo), fino a quella soglia puoi esportare e vale la reciprocità (8% su 30 milioni di veicoli in Cina sono tanti veicoli europei). Oltre la soglia pattuita devi produrre, con le stesse regole imposte agli europei in Cina anni fa, ovvero in partnership con europei che detengono la maggioranza. Quello che ci preoccupa non sono solo e tanto i costruttori quanto, per la solita proporzione 80-20, i componentisti cinesi. Salvo l'unica eccezione, BYD, che è estremamente verticalizzata ed è un po' un caso a parte. Guardando al nostro giardino europeo, stiamo invocando fortemente due misure: uno, la revisione del pacchetto CO₂ in chiave, diciamo così, secondo il rapporto Salini; secondo, il pacchetto 'made in' sulla salvaguardia del contenuto europeo dei veicoli. Su questi due temi, metà della responsabilità di non essere ancora tutti d'accordo la diamo alla Commissione, ma una buona metà è colpa dei Paesi, perché abbiamo Spagna e Francia che pochi giorni prima del rilascio dalla Commissione del famigerato Automotive Package si sono dichiarate contrarie a toccare i limiti al 2035. Ci va bene così, non si tocchi la CO₂. La Germania è rimasta ondivaga fino a poche settimane fa. Eravamo proprio in Germania quando il Bundesrat ha approvato un 'Beschluss', ovvero una risoluzione che fortunatamente ingloba parecchie delle proposte di Salini sulla CO₂. Noi eravamo in Germania anche per il 'made in' sul quale, ancora oggi, la Germania è estremamente riluttante, perché, secondo noi sbagliando, spera di recuperare nel tempo le posizioni perse in Cina".

L'intervista a Roberto Vavassori prosegue sul sito di InterAutoNews

periscopio

eventi, ritorni, elettrici

Parte dalla prossima edizione lo sguardo al futuro di Zerogradi, l'happening di riferimento per il trasporto a temperatura controllata in Italia. Le iscrizioni per l'edizione 2026, in programma giovedì 25 giugno presso il Museo Auto Storiche di Brescia, sono ufficialmente aperte. Organizzato da evenT, Zerogradi conferma il suo format consolidato che unisce workshop tecnologici, convegni istituzionali, area espositiva, momenti di networking e la consegna degli Zerogradi Award.

La partecipazione sarà gratuita previa registrazione online, con l'obiettivo di coinvolgere ancora una volta centinaia di professionisti della filiera del freddo. L'evento è in collaborazione con Furgokit, Iveco, Man Truck & Bus, Renault Trucks e Scania e rappresenta un punto di riferimento per un settore sempre più strategico nella logistica moderna, dal food al pharma, e continuerà a offrire uno spazio di confronto su innovazione, sostenibilità ed efficienza del trasporto isotermico.

Anche la nona edizione vedrà la consegna degli Zerogradi Awards che si conferma come uno dei momenti più significativi dell'evento, premiando le realtà che si distinguono per innovazione, qualità e capacità di adattarsi all'evoluzione del mercato. Inoltre, l'area espositiva dedicata ai veicoli permetterà ai partecipanti di toccare con mano le soluzioni tecnologiche più avanzate, offrendo un riscontro concreto ai temi affrontati nel corso della giornata.

Il convegno "Cold Chain 2030" si propone di analizzare il ruolo delle tecnologie avanzate – dai sistemi di refrigerazione a basso impatto

L'HAPPENING DELLA CATENA DEL FREDDO

Torna Zerogradi

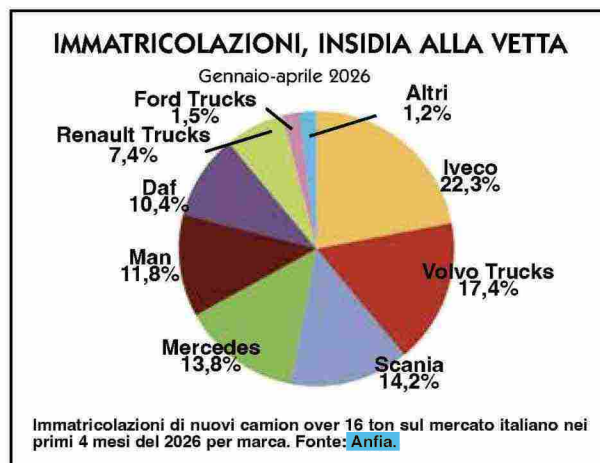
L'evento, in programma giovedì 25 giugno al Museo auto storiche di Brescia, riunirà i professionisti del trasporto refrigerato



energetico alle soluzioni digitali per il monitoraggio in tempo reale – nel ridurre le emissioni lungo l'intera filiera del trasporto a temperatura controllata. Al centro del

dibattito anche l'evoluzione del quadro normativo europeo, che coinvolge sempre più direttamente non solo i veicoli motrici ma anche rimorchi e semirimorchi,

chiamati a contribuire attivamente agli obiettivi di decarbonizzazione. Insomma, un confronto tra operatori, istituzioni e stakeholder per delineare le traiettorie future.



- 8 Brennero, volano gli stracci
- 10 Cartello camion ultimi sviluppi
- 12 Incidente Gottardo
- 13 La IA nei trasporti

TRANSPOTEC
LOGISTICS
TRANSPORT AND LOGISTICS
CONVENTION

Il nostro racconto

TRANSPOTEC

UN CONCENTRATO DI TECNOLOGIA



Più di 500 aziende hanno esposto a Fieramilano-Rho a beneficio di oltre 31 mila visitatori. Un dato in linea con l'edizione 2024. Tanta tecnologia agli stand, dibattito aperto sul presente e sul futuro della logistica, in un momento storico per nulla semplice per il settore

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

La nostra trasmissione Tv Formula Truck ha raccontato Transpotec 2026 con due puntate speciali. Guarda qui la prima...



...e qui la seconda. Le prime puntate 2026 di Formula Truck sono andate in onda il 28 e 29 maggio sul canale 68 del digitale terrestre



Il ruolo di riferimento nel movimento fieristico italiano legato al mondo dell'autotrasporto non glielo toglierà nessuno, almeno nel breve termine. L'edizione 2026 di Transpotec Logitec non ha tradito le attese, sebbene un'analisi più definita e critica pensiamo vada fatta. Prima ancora di conoscere i numeri ufficiali, che mentre scriviamo non sono stati ancora diffusi dagli organizzatori di Fieramilano.

Come da tradizione, le fiere servono per presentare novità e qualcuna l'abbiamo vista, come potete leggere nelle pagine seguenti. Più che altri, dai padiglioni della fiera è arrivata la conferma di un settore, quello dell'autotrasporto, che parla diversi linguaggi tecnologici e non demonizza affatto il diesel. L'elettrico ha raggiunto in molti casi un apprezzabile livello di maturità, ma vanno fatti i conti con il mercato e con le vendite difficili. Di idrogeno si riparerà nelle prossime edizioni, il gas vive e lotta insieme a noi, a dispetto dei bastoni tra le ruote imposti dalle crisi internazionali.

A questo proposito, prudenza e, per certi versi, preoccupazione per via dell'aumento spropositato dei costi che le aziende devono affrontare in seguito alla crisi mediorientale erano palpabili anche a Milano, contribuendo a un clima meno spensierato che in passato. Infine, non c'è stato il grande ritorno dei veicoli commerciali, che paiono più lontani che mai dai camion: ne abbiamo visti pochi a Transpotec.

TRANSPORTEC
LOGISTICS
TRANSPORT AND LOGISTICS
CONVENTION

DAF

UNA PRESENZA PREZIOSA

Strategia, modelli e numeri presentati dall'Ad, con l'Xg+ a rubare l'occhio

Sempre più a suo agio nei panni del padrone di casa, l'Ad Massimo Dodoni ha fatto il punto sullo stato di salute dell'azienda che guida, partendo come da tradizione per Daf dall'analisi della situazione macroeconomica generale. Più nello specifico del mercato dei camion, quindi delle immatricolazioni, Daf vive un momento di sostanziale stabilità in Italia sia nel segmento over 16 ton, dove ha una quota di mercato di poco superiore al 10 per cento, sia nel segmento inferiore, con una quota vicina all'8,5 per cento. Un po' peggio va, specialmente nel segmento superiore in Europa, dove Daf sconta questioni di approvvigionamento e problemi tecnici che hanno interessato specialmente alcuni modelli. Al di là dei numeri, Daf si pone il doppio obiettivo di mantenere la quota di mercato tra i trattori, ma di aumentare notevolmente quella che attiene al segmento dei carri, grazie soprattutto a soluzioni che consentono un allestimento più rapido ed efficiente dei veicoli. «Avremo un portale completo e dedicato per l'allestimento dei carri in supporto alla filosofia plug-and-play», ha detto Dodoni in conferenza stampa. Allo stand, l'edizione speciale **Emerald (smeraldo)** del Daf Xg+ rubava l'occhio grazie a una livrea raffinata e a un colore difficile da dimenticare. Trattore a due assi con motore Euro 6 da 13 litri per 530 cavalli di potenza, abbinato a un cambio Zf TraXon da 12 marce. In esposizione anche un **Daf Xf Electric**, sempre in configurazione trattore a due assi, con motore da 350 chilowatt ed equipaggiato con 5 pacchi batterie (la configurazione massima ammessa). Spazio poi anche per il **Daf Xd 450** (come i cavalli di potenza) con cabina low deck in configurazione bisarca, passo di 3.800 millimetri e motore da 11 litri. Infine, il **Daf Xf 530 8x4** con motore 13 litri per utilizzo in cava cantiere, altro settore sul quale Daf punta tanto, nel presente e nel futuro.



TUTTE LE FORME DELLA NEW GEN

A catalizzare l'attenzione dei visitatori sullo stand del marchio olandese, innanzitutto la versione **Emerald dell'Xg+**, che fa parte di una serie speciale a tema pietre preziose. E poi attenzione al **construction** (vedi sotto) e alla **mobilità elettrica**, sul cui successo nel prossimo futuro l'Ad Dodoni ha pochi dubbi.



TRUCK



FORD TRUCKS FINALMENTE ELETTRICO

La serie F-Line ora anche a zero emissioni, accanto all'ammiraglia F-Max, rinnovata

C'era anche, per la prima volta in Italia, la versione a zero emissioni allo scarico dell'**F-Line** allo stand Ford Trucks. Noi l'avevamo vista lo scorso novembre, a Solutrans, per l'anteprima europea, ma l'arrivo ufficiale sul mercato italiano è sicuramente una notizia importante, che approfondiremo grazie al contributo dei responsabili di prodotto Ford Trucks. Si tratta di un modello di camion equipaggiato con tre o quattro pacchi batteria a seconda della configurazione, alla ricerca del compromesso ottimale tra peso e autonomia, che nella configurazione massima dovrebbe aggirarsi intorno ai 300 chilometri. Il sistema di ricarica rapida in corrente continua consente quindi di passare dal 20 all'80 per cento in meno di 50 minuti, con una potenza fino a 285 chilowatt, sempre a seconda della configurazione. L'obiettivo, insomma, è consentire alle aziende che intendono approcciarsi alla mobilità pesante elettrica di concentrarsi esclusivamente sul veicolo, garantendo supporto fino alla pianificazione e alla messa a terra dei sistemi di ricarica. In più, l'**F-Line E** – disponibile nella configurazione a due o a tre assi – avrà un prezzo di listino, ci dicono, inferiore a quello di buona parte della concorrenza, parlando di camion elettrici. L'approccio di Ford Trucks all'elettrificazione, al momento, riguarda il medio raggio. Per le lunghe distanze c'è l'**F-Max**, rinnovato proprio negli ultimi mesi con la seconda generazione dell'ammiraglia di casa Ford. Un nuovo frontale, importanti ritocchi interni, le telecamere di serie al posto degli specchi e, soprattutto, l'aggiornamento del motore Ecotorq in grado adesso di raggiungere i 510 cavalli di potenza sono alcuni degli elementi distintivi della nuova generazione. Tornando alla gamma F-Line, in mostra allo stand abbiamo visto anche un **veicolo per cava cantiere** nella configurazione 8x4 con passo di 4.350 millimetri e nuovo motore Ecotorq Gen2.

IL DEBUTTO A TRANSPOTEC

*Prima volta in Italia per un elettrico Ford, al netto di qualche prototipo intravisto negli anni scorsi. Ora, ci siamo, con l'**F-Line E** che cerca un compromesso ottimale tra peso complessivo della motrice e autonomia. In mostra anche il rinnovato **F-Max**, ora con potenza fino a 510 cavalli e telecamere di serie.*



H-DUAL, ALL'AVANGUARDIA DELLA SOSTENIBILITÀ

Insieme ad alcuni importanti partner, Ford Trucks Italia ha presentato a Transpotec Logitec un ambizioso progetto che punta su una soluzione immediatamente disponibile per ridurre drasticamente le emissioni nel trasporto a lungo raggio. Il progetto si chiama H-dual e punta a sviluppare e testare la prima soluzione di adattamento a idrogeno su un veicolo pesante. Più nello specifico, il sistema dual fuel H-dual costituisca una soluzione ibrida che integra Hvo+idrogeno

o Hvo+idrobiometano. Al centro c'è un F-Max L di Ford Trucks. Lc3, tra le aziende di trasporti più sensibili all'innovazione, utilizzerà concretamente il veicolo, che ha autonomia di 800 chilometri, per tratte da Piacenza ai porti del nord Italia. Oltre a Lc3, fanno parte della sperimentazione anche Ecomotive Solutions, il Politecnico di Milano, Sfbm e Greenture, società del gruppo Snam specializzati in soluzioni di sostenibilità anche per il trasporto pesante.

TRANSPOTEC
TRANSPORT AND LOGISTICS
CONVENTION

IVECO

MOBILITÀ A 360 GRADI

Tanti i modelli presenti tra stand e area esterna e l'integrazione con il trasporto persone

La partecipazione di Iveco all'edizione 2026 di Transpotec e Nme è stata impreziosita dalla presenza di camion, furgoni e autobus in un unico stand, secondo la filosofia che è stata espressa in conferenza stampa. Sostenibilità ed efficienza come cardini di un'azione che vede protagonisti i prodotti e i servizi, a prescindere dalla tecnologia e dall'alimentazione dei veicoli. Tutto questo unito all'attenzione al cliente, ma anche ai temi del sociale, come vedremo più avanti. E in nome di quella pluralità tecnologica che per Iveco è un vero e proprio must. Oggi, infatti, l'offerta è davvero plurale, nel senso che, almeno tra i veicoli per il trasporto merci, i clienti possono scegliere tra diesel, gas naturale ed elettrico praticamente lungo tutta la gamma. Allo stand abbiamo visto innanzitutto due diversi veicoli pesanti con la livrea rosa della carovana del Giro d'Italia, nel nome di una collaborazione che va avanti da diversi anni. C'era l'**S-Way a gas naturale compresso** (e alimentabile, naturalmente, a biometano) che ha accompagnato la carovana lungo le tappe del Giro. Ma c'era anche il **trattore elettrico S-eWay**, anch'esso dotato di livrea 'rosa', che dopo l'esposizione in fiera ha affrontato l'ultima tappa della corsa rosa, la tradizionale passerella lungo le strade romane. Un messaggio importante, quello dato da Iveco, che si propaga anche alla gamma leggera, con la presenza di un **Daily** di ultima generazione alimentabile a Hvo insieme al nuovissimo **eJolly**, che arriva in Italia proprio in queste settimane, come ci è stato detto nel corso degli Electric days. Fuori dal padiglione, invece, abbiamo visto un **T-Way Model year 2024**, per poi completare il ventaglio di veicoli a Milano con l'area esterna: nello specifico, un **Iveco S-Way da 500 cavalli** e due veicoli commerciali elettrici: un **Daily cabinato** e un **eSuperJolly**.



TRA ROSA E BIOCARBURANTI
Camion, furgoni e autobus hanno convissuto all'interno di uno stand particolarmente ricco, che oltre a mettere in mostra i veicoli di ultima generazione ha voluto esprimere quasi una vera e propria filosofia legata alla mobilità di oggi e di domani. Secondo Iveco, serviranno tutte le tecnologie disponibili.



SE IL DAILY LAVORA ANCHE PER IL SOCIALE

A proposito di Daily, uno speciale food truck ha stazionato a Fieramilano Rho nei giorni del Transpotec. Si tratta del Daily utilizzato da PizzAut per portare in giro non soltanto le pizze, ma anche la filosofia di una realtà che ha fatto dell'inclusione un marchio di fabbrica, dando una possibilità professionale reale e tangibile a tante persone autistiche. Nico Acampora, fondatore di PizzAut, ha partecipato insieme ai suoi ragazzi alla conferenza stampa, aprendo i

sorrisi dei presenti. «Qui tecnologia, affidabilità e innovazione diventano strumenti concreti per creare opportunità, relazioni e comunità. Insieme a Iveco stiamo dimostrando che l'inclusione è un modo di fare impresa, capace di generare valore sociale reale e duraturo», ha detto. Al progetto ha partecipato anche Vdo in veste di partner: noi abbiamo realizzato un reel coinvolgendo tutte e tre le realtà: lo trovate sul nostro profilo Instagram. E le iniziative con PizzAut non finiscono qui...

TRUCK



MAN eTGM, L'ELETTRICO CHE MANCAVA

Anteprima italiana per il medio elettrico che completa la gamma a zero emissioni

Ancora una volta Man ha scelto l'Italia, e il Transpotec in particolare, per battezzare novità di prodotto. Due anni fa, nell'edizione 2024 del salone milanese, il sipario si era alzato in anteprima mondiale sul Tge Next Level. Quest'anno, nella scia delle (recenti) celebrazioni del 40° anniversario della costituzione della filiale italiana del Gruppo, è toccato invece all'eTgm, l'elettrico col quale la Casa del Leone di Monaco amplia e di fatto completa l'offerta di modelli a zero emissioni relativamente alla fascia di peso da 12 a 50 tonnellate. Sviluppato sulla base della collaudata e apprezzata versione diesel, per le classiche missioni della distribuzione a medio raggio - dunque dalle consegne alla Gdo alla logistica alimentare, senza peraltro trascurare edilizia e i servizi per le municipalità - con un peso complessivo di 16 tonnellate, il Man eTgm si inserisce a pieno titolo nel segmento dei truck heavy-duty. L'eTgm sfrutta il concetto modulare delle batterie (da due a quattro elementi) consentendo in questo modo alla clientela di adattare il veicolo alle specifiche esigenze operative. Tailor made, dunque. Non solo: grazie, infatti, alle cosiddette interfacce bodybuilder friendly il Man eTgm è in grado di accogliere sul suo robusto telaio a longheroni sovrastrutture standard senza necessità di laboriose e complesse modifiche. Così come per il fratello maggiore eTgx - modello che insieme all'eTgm conferma il ruolo centrale che l'eMobility gioca nella strategia d'azione di Man Truck&Bus - anche la versione a batterie del Tgm punta le sue carte sulla funzionalità (ne sono conferma l'accesso ribassato e l'altezza di carico ridotta), ma anche e soprattutto sulla massima efficienza di rendimento. Considerabile, al riguardo, il dato dichiarato dell'autonomia di marcia che, in funzione della configurazione scelta, raggiunge i 480 chilometri con una sola ricarica.

ANTEPRIME E CONSEGNE

Man Italia ha approfittato della fiera per celebrare almeno un paio di consegne 'elettriche'. Qui accanto, Marc Martinez consegna la simbolica chiave di un eTgs ai responsabili di Meg Impianti. In alto, il nuovissimo eTgm, il medio elettrico che completa la gamma a zero emissioni del Leone di Monaco.



UNA SQUADRA AL GRAN COMPLETO

Man eTgm a parte, ancora una volta il costruttore tedesco si è confermato un player fortemente proiettato all'innovazione, alla sostenibilità, capace di offrire al proprio cliente soluzioni su misura. In questo senso, il menu apparecchiato al Transpotec ha proposto un piatto veramente ricco. Sull'ampio stand hanno trovato posto anche due rappresentanti del trasporto passeggeri (un Lion's City 12 E Le e un Lion's Intercity R60 Efficient Hybrid),

quindi spazio all'ammiraglia Tgx nelle sue diverse declinazioni (dall'esclusivo 18.560 Individual Lion S con motore diesel al trattore full electric in configurazione 4x2), al Tgs (un 41.540 anch'esso in abito Individual Lion S per le applicazioni più gravose). E a completamento dell'offerta, non sono mancati un Tgl 12.250 Individual Lion S ideale per la distribuzione leggera e l'agile Tge, quest'ultimo anche in versione van "10 Years Edition" con allestimento celebrativo dei dieci anni di carriera.

MERCEDES

TRIBUTO ALL'ACTROS

Tra heritage e innovazione, il pesante stradale della Stella monopolizza lo stand

C'era tutta la storia del camion sui 1.600 mq (circa) dell'area espositiva Mercedes al Transpotec. Al centro dello stand **uno dei primi veicoli** ideati da Gottlieb Daimler: un esemplare del 1896, con motore due cilindri Phoenix a benzina da 4 cv e una capacità di carico di 1.500 chili. Una ricostruzione, naturalmente, tuttavia fedelmente realizzata sulla base dei disegni originali. Il suo fascino è unico. E a testimoniare c'è la grande curiosità che suscita nei visitatori questo autentico gioiello. Che non era lì a caso, bensì a ricordarci e a celebrare i (primi) 130 anni di storia del camion. Tutt'intorno, una **parata di Actros**, il camion della svolta. Il modello che fin dalla sua prima apparizione, anno 1996, ha saputo alzare l'asticella incarnando, come con giustificato orgoglio sottolineano ancora oggi gli uomini della Stella, «il passaggio da un veicolo industriale tradizionale a uno strumento di lavoro altamente avanzato e connesso elettronicamente». Sono passati trent'anni da quella prima apparizione, ma puntualmente ogni volta Actros ha saputo guardare avanti e guidare il cambiamento. La prima volta, appunto, nel 1996 (freni a disco su tutte le ruote, sovrabbondanza di elettronica, Can-bus, cambio automatizzato Eps), e da lì ancora, ad esempio, nel 2006 con l'Active brake assist, nel 2011 anticipando di due anni lo step Euro 6. E ancora, dopo una serie di mirati interventi finalizzati all'efficienza e al rendimento con tanto di importante taglio dei consumi, nel 2018 con l'introduzione delle Mirror Cam. Ecco, in questo modo sobrio ed elegante al tempo stesso, Mercedes al Transpotec ha fatto sintesi di 130 anni di storia del truck. Che la stessa Stella per prima ha portato sulla scena in quel lontano 1896. Tra heritage e innovazione, duque, Mercedes ha messo sotto i riflettori l'Actros nelle sue diverse declinazioni, con motore diesel o cento per cento elettrico.



CHI PIÙ NE HA PIÙ NE METTA
In passerella, l'Actros L ProCabin nell'elegante livrea street art firmata Ale Senso, l'originale versione Verde mamba per la massima qualità di vita a bordo, la sportiveggiante esecuzione Rino Custom. Roba da lustrarsi gli occhi, insomma, nell'anno che celebra un traguardo importante per l'ammiraglia della Stella.



UN MODELLO CHE CONTINUA AD ATTRARRE

Sull'eleganza dell'Actros non si discute, così come sull'originalità della linea che non appartiene alla sfera del puro esercizio stilistico, bensì è stata pensata e disegnata (dal vento potremmo dire) in funzione del migliore rendimento aerodinamico. Anche per questo, ma non soltanto, l'Actros conquista sempre più consensi da parte della clientela professionale. Proprio in occasione del Transpotec, Daimler Truck Italia ha comunicato la notizia dell'acquisto di venti esemplari

dell'Actros L ProCabin da parte di Fasulo Trasporti, realtà con sede in provincia di Caserta attiva da oltre cinquant'anni nel settore di trasporti e della logistica. Tra i motivi della scelta, come detto proprio dal management di Daimler Trucks Italia, la condivisione con Mercedes di un approccio orientato all'efficienza e alla sicurezza. Valori che da sempre fanno parte del Dna del marchio tedesco, come anche la partecipazione all'edizione 2026 di Transpotec ha dimostrato.

TRUCK



RENAULT TRUCKS

VENTAGLIO SEMPRE PIÙ AMPIO

Debutta in Italia il pesante elettrico T 780 con l'e-axle. Si punta anche sull'usato

La decarbonizzazione nel trasporto merci si raggiungerà con il contributo di tante tecnologie, di diverse alimentazioni. Ne è convinta anche Renault Trucks, che ha riaffermato con forza questo messaggio. E lo ha fatto presentando alcune novità interessanti, con un paio di primizie assolute per il mercato italiano. Partiamo dal **T 780 E-Tech** che a Transpotec ha vissuto l'anteprima italiana. Grazie al nuovissimo assale elettrificato, è possibile montare fino a otto pacchi batterie per un totale di ben 780 kilowattora disponibili, che consentono di raggiungere un'autonomia best in class di 660 chilometri. Per assorbire il carico, il T 780 monta un terzo assale sollevabile ed è predisposto per la ricarica megawatt, con una possibilità (teorica, al momento) di ricarica dal 20 all'80 per cento in appena 40 minuti. Restano in gamma i trattori elettrici 'tradizionali', il **T 585** e il **T 540** in configurazione 4x2, mentre per il trasporto regionale e urbano ecco il **D14 E-Tech**, anche questo presentato lo scorso anno a Lione. E poi i furgoni, con il **Master off-road** a trazione anteriore, pensato per operare anche su terreni sconnessi e sterrati. Sarà disponibile da settembre, in versione sia diesel, sia elettrica. Per il trasporto passeggeri, invece, anteprima assoluta per il Master Combi diesel. Tornando ai camion, allo stand abbiamo visto anche il **T Smart Racer MY2026**, l'ultimissima versione dell'ammiraglia termica di Renault Trucks, naturalmente per il lungo raggio. E poi, attenzione all'usato, con la linea **T01 Racing** a rubare la scena. «Non tutti i veicoli possono diventare T01 Racing», ha spiegato il responsabile dell'Usato di Renault Trucks Italia, Diego Isaia. «Possono diventarlo solo quelli della gamma Evolution, e solo se rispettano determinate caratteristiche. La Used Truck Factory di Renault Trucks, in questo senso, è garanzia assoluta».

TUTTI DANNO UN CONTRIBUTO

In alto, la grande novità di Renault Trucks, il T 780 che massimizza l'autonomia (fino a 660 km) grazie all'e-axle e alla presenza di fino a 8 pacchi batterie. Si tratta ancora di un prototipo, ma si avvicina la produzione. Secondo la Casa francese, anche l'usato certificato può dare una mano a ridurre le emissioni.



ARRIVANO LE ETICHETTE DI SOSTENIBILITÀ

Renault Trucks ha annunciato proprio a Transpotec l'avvio di una campagna che mira ad assegnare una 'etichetta di decarbonizzazione' ai tanti veicoli in gamma, in base alle loro caratteristiche: Platino agli elettrici; Oro ai veicoli termici più avanzati e con soluzioni, come le telecamere al posto degli specchi, che danno benefici in termini di riduzione delle emissioni; Argento ai veicoli termici nuovi e Bronzo a quelli usati. Già, perché la valorizzazione dell'usato

certificato Renault Trucks è stato un altro dei messaggi cardine della Casa francese alla fiera meneghina. «Obiettivo della campagna è togliere il senso della responsabilità ai trasportatori», ha detto l'Ad Edouard Savelli, sfoggiando un ottimo italiano. «Non tutti i clienti hanno la forza di passare all'elettrico, ma questo non significa che non si possano fare dei passi avanti importanti in ottica di riduzione delle emissioni nocive, e ora lo vogliamo mostrare concretamente».

TRANSPOTEC
TRANSPORT AND LOGISTICS
CONVENTION

SCANIA

SOSTENIBILITÀ E SICUREZZA

Il Grifone scende in campo con il suo ecosistema integrato per il trasporto

Sarà per la storia ultracentenaria del costruttore di Södertälje, per la riconosciuta e apprezzata qualità che da sempre distingue la sua produzione, fatto sta che una visita all'area espositiva Scania in occasione di un qualunque salone del truck nazionale o estero, non soltanto non è mai cosa banale, ma soprattutto offre numerosi spunti di sicuro interesse. In occasione del Transpotec il Grifone ha riassunto tutto questo in quel concetto di ecosistema integrato di soluzioni per il trasporto che mette al centro della scena il cliente ed è oggi sempre più indirizzato a un trasporto realmente sostenibile. Che, si badi bene, non significa proporre una sola ricetta, bensì esplorare anche differenti strade e tecnologie (ad esempio l'idrogeno con celle a combustibile), senza con ciò dimenticare sicurezza e servizi. Che è poi esattamente quello che il costruttore svedese ha messo sul piatto, o meglio sul proprio stand. Per dire di una presenza tutta sostanza, c'era il nuovo truck cento per cento elettrico dotato di un sistema di ricarica Mcs (modalità che consente di recuperare 400 chilometri di autonomia in soli 30 minuti di ricarica) e che grazie al concetto di modularità delle batterie propone soluzioni tailor made per trattori e carri. Non poteva poi mancare un'autorevole rappresentanza della gamma Super, che non va dimenticato essere compatibile anche con i biocarburanti Hvo 100. E poi ancora la chicca della special edition **The Wolf**, celebrativa del 50° anniversario di Scania Financial Services in Italia, mentre relativamente non è passata inosservata l'**autobotte sviluppata con Bai** per gli interventi di emergenza al traforo del Monte Bianco. Un agile quattro assi da 32 ton per 9 metri di lunghezza, capace di imbarcare 12 mila litri d'acqua, dotata di due serbatoi per schiumogeni, una pompa centrifuga a doppio stadio da 4.500 litri al minuto.



CHICCHE ANCHE PER GLI OCCHI

Ci riferiamo, in particolare, al veicolo speciale per applicazioni antincendio che Scania ha sviluppato con Bai per interventi di emergenza al traforo del monte Bianco (sopra, in rosso). Accanto, lo Scania elettrico predisposto per la ricarica megawatt con accanto una colonnina di ricarica Mcs Kempower.



CHIGGIATO PUNTA SULL'ECCELLENZA

Leggendo tra le righe dell'annuncio ufficializzato nel corso di un incontro stampa al Transpotec relativo all'ordine da parte di Chiggiato di 200 veicoli Scania che prenderanno posto nei prossimi due anni nella flotta dell'autotrasportatore veneto, vien da pensare che non sempre vale la regola dell'uno vale uno. Lo conferma il caso dell'operatore di Piombino Dese, tra i più affermati anche a livello internazionale nella logistica farmaceutica, con una

spiccata specializzazione nelle lunghissime distanze (alcune tratte si spingono fino al Medio Oriente e all'Iran). Per Chiggiato, infatti, per quanto ovviamente importante, il camion è soltanto uno degli elementi attorno al quale deve ruotare un sistema necessariamente più articolato che, nella visione di questa azienda, per dirla con le parole dell'Ad Luca Chiggiato, comprende «assistenza, un adeguato supporto, ma soprattutto la capacità di esserci quando serve».

TRUCK



VOLVO TRUCKS GRANDI NOVITÀ IN VISTA

Diesel e gas
protagonisti in fiera, in
attesa dei nuovi motori
da 13 litri

La presenza di Volvo Trucks Italia La Transpotec Logitec 2026 ha confermato una linea che ormai sembra chiara: la transizione del trasporto pesante non passa da una sola tecnologia, ma da una combinazione di efficienza, carburanti alternativi e servizi capaci di incidere sui costi di esercizio. Il costruttore svedese, che ha aperto questo 2026 alla grande, facendo segnare un +38,6 per cento sul fronte immatricolazioni nel primo trimestre (dati Anfia), ha scelto di non organizzare conferenze stampa in occasione di Transpotec. Tutti i riflettori sono stati puntati sui due veicoli esposti. Il primo, un **Volvo Fh WonderFuel**, trattore 4x2 diesel/biocarburanti con cabina Fh Aero Globetrotter e motore D13 Euro 6 da 500 cavalli. La configurazione, proposta con una livrea ispirata ai colori svedesi, riunisce soluzioni per il contenimento dei consumi: pacchetto I-Save, aerodinamica curata, cambio I-Shift, pneumatici a bassa resistenza al rotolamento e Camera monitoring system. Un insieme di soluzioni utili a massimizzare il rendimento nel lungo raggio. Fari puntati anche sul **Volvo Fh Aero alimentato a gas/biogas**, trattore 4x2 spinto dal motore G13-Lng Euro 6 da 500 cavalli. Qui l'aerodinamica della cabina Aero si combina con il biogas per offrire una soluzione già disponibile a chi vuole ridurre l'impronta carbonica mantenendo autonomia, coppia e ottima guidabilità. La presenza in fiera si è inserita anche nel quadro dell'annuncio della nuova piattaforma di motori da 13 litri. Secondo Volvo, la nuova generazione - che, va precisato, non era installata sul camion esposto a Transpotec - potrà ridurre i consumi fino al 4 per cento rispetto al precedente D13 e sarà disponibile per Fm, Fmx, Fh e Fh Aero. Il lancio di questo nuovo propulsore dimostra che il motore a combustione mantiene un ruolo importante nella strategia dell'azienda verso il futuro.



SI PUNTA FORTE SUL MOTORE

Un po' a sorpresa, Volvo non ha esposto camion elettrici all'edizione 2026 di Transpotec, preferendo porre l'accento sulle soluzioni diesel o a gas, anche in declinazione 'bio'. Si è poi parlato di ciò che verrà, cioè dell'atteso aggiornamento dei motori D13 all'insegna di un ulteriore ritocco di efficienza.



TRANSPOTEC
LOGISTEC
TRANSPORT AND LOGISTICS
SOLUTIONS

DONGFENG

CAPITANO MIO CAPITANO

Captain, Z9 e Paladin.
Convieni imparare
a familiarizzare con
questi nomi

Non sono state molte le anteprime di veicoli che abbiamo potuto ammirare a Milano. Per questo motivo, il debutto ufficiale dei veicoli commerciali leggeri Dongfeng sul mercato italiano, ed europeo, era davvero molto attesa. Il marchio cinese, già ben presente anche in Italia con le vetture dei marchi Dongfeng, Voyah e MHero, ha presentato un furgone, un pick-up e un fuoristrada immatricolabile anche come autocarro. Al momento, si tratta di veicoli con motore termico, anche se non è escluso che Dongfeng possa arrivare nel prossimo futuro anche con veicoli elettrici. «Con la gamma di veicoli commerciali leggeri, Dongfeng propone risposte efficaci ai bisogni delle categorie professionali e amplia ulteriormente la propria offerta sul mercato italiano», ha detto Massimiliano Alesi, direttore generale di Dongfeng Motor Italia. Ma vediamo quali sono le caratteristiche dei nuovi veicoli Dongfeng che saranno presto disponibili anche sul mercato italiano. Il **Captain v9 cargo** è un large van disponibile nella doppia versione: furgonato e autotelaio. Garantito 5 anni o 150 mila chilometri, è equipaggiato con motore diesel a 4 cilindri in linea e 2,3 litri di cilindrata, in grado di generare 134 cavalli di potenza e 350 Nm di coppia massima. A pieno carico, il van ha una capacità totale fino a 4,5 ton e volume di carico di 12 metri cubi. Il cambio è manuale a sei marce con servosterzo idraulico. Anche nel caso del **pick-up**, il motore diesel da 2,3 litri eroga 150 o 190 cavalli a seconda della versione. Il passo è in ogni caso di 3.300 millimetri e anche le dimensioni restano invariate. Due le opzioni per il cambio: manuale a 6 marce oppure automatizzato a 8 rapporti, fornito da Zf. Infine, il **Paladin a trazione integrale** monta motore a benzina Mitsubishi da due litri di cilindrata e ben 218 cavalli di potenza, abbinato a un cambio automatico a 8 rapporti.



ATTACCO A TRE PUNTE
Dongfeng entra dunque nell'agone del trasporto commerciale anche in Italia, scegliendo Transpotec come trampolino di lancio anche a livello europeo. Qui tutti i modelli in gamma: dal Captain v9 cargo (in alto) al pick-up Z9, fino al Paladin, qui in basso, immatricolabile anche come autocarro.



VAN



KIA

SIAMO SOLTANTO ALL'INIZIO

Si amplia la gamma di opzioni per il Pv5 anche grazie al lavoro degli allestitori

A Transpotec 2026, Kia ha portato la propria gamma **Pbv**, acronimo con cui il marchio identifica una nuova famiglia di veicoli elettrici modulari pensati per rispondere a esigenze diverse. Protagonista il **Kia Pv5**, modello che ha segnato l'ingresso del costruttore nel mercato dei veicoli commerciali leggeri elettrici. Giuseppe Bitti, Ceo di Kia Italia, ha ricondotto il progetto al percorso avviato nel 2021 con il piano industriale 'Plan S', passaggio strategico che ha portato prima al rinnovamento della gamma passenger car e, di recente, a quella dei veicoli professionali. Secondo quanto illustrato dal manager, la famiglia Pbv ha già raccolto 8.500 ordini a livello globale, con un obiettivo di 54 mila unità nel 2026 e circa 230 mila entro il 2030, considerando anche l'arrivo dei futuri Pv7 e Pv9, previsti rispettivamente nel 2027 e nel 2029. Ad Alfonso Tallarico, responsabile del progetto Pbv per Kia Italia, il compito di presentare nel dettaglio le varie configurazioni del Pv5. Tra tutte, la principale novità mostrata a Transpotec: la versione chassis cab, «pensata per accogliere allestimenti differenti mantenendo inalterata la qualità costruttiva Kia». Fronte allestimenti, Kia prevede di introdurre sei durante quest'anno, tra cui Cargo L1H1 a due posti, L2H1 a tre posti e L2H2 con altezza maggiorata. L'obiettivo è arrivare a **quaranta configurazioni** complessive, rafforzando così il posizionamento del Pv5 come piattaforma elettrica versatile. A Transpotec è stata messa in luce anche la collaborazione con Focaccia Group e Scattolini. Quest'ultimo ha presentato soluzioni con cassone fisso e cassone ribaltabile. La versione con cassone fisso prevede una portata superiore a 700 chili, mentre è in fase avanzata di sviluppo anche una configurazione box da circa 8 metri cubi, destinata a chi cerca maggiore volumetria in ambito urbano.

MASSIMA VERSATILITÀ

Come mostrato chiaramente proprio alla rassegna milanese, dove Kia faceva il suo esordio assoluto, la Casa coreana sta lavorando alacremente con gli allestitori per aumentare le opzioni a disposizione dei clienti che scelgono il van elettrico Pv5 per le loro missioni di trasporto.



TRANSPOTEC
TRANSPORT AND LOGISTICS
CONVENTION

STELLANTIS

DAL TRIS ALLE SOLUZIONI SU MISURA

Il ritorno del gruppo a Transpotec è stato un bel segnale di vivacità e partecipazione

Stellantis Pro One si è presentata a Transpotec 2026 con le credenziali di dominatrice del mercato italiano dei veicoli commerciali leggeri. Nei primi quattro mesi dell'anno, la Bu dedicata ha raggiunto una quota del 39 per cento (24.383 immatricolazioni). Nel corso della conferenza stampa, Guido Bevilacqua, direttore di Stellantis Pro One in Italia, ha sottolineato che i numeri rappresentano un vanto soprattutto se letti come espressione della fiducia di clienti e concessionari. Fiducia che passa – tra le altre cose – dalla rete distributiva e di assistenza, uno degli asset principali del gruppo. La strategia dell'azienda è chiara, e si fonda su una struttura dedicata ai veicoli commerciali, una gamma che copre ogni segmento e un'offerta articolata tra motorizzazioni termiche ed elettriche. Relativamente all'elettrificazione, Stellantis propone versioni a batteria su tutti i principali modelli e ha avviato iniziative commerciali per rendere il passaggio al Bev più accessibile, con versioni elettriche proposte allo stesso prezzo del diesel su alcune fasce di gamma. Tra le novità esposte a Transpotec spicca il **Fiat Professional Tris**, presentato in anteprima nazionale. Disponibile nelle versioni pick-up e cargo box, il veicolo è pensato per l'ultimo miglio e per i contesti urbani, centri storici compresi. Ha un'autonomia dichiarata di 90 chilometri, una portata superiore a 350 chili e un'area di carico di circa 2,25 metri quadrati, sufficiente per ospitare un europallet standard. Accanto al Tris, Stellantis Pro One ha mostrato anche alcune soluzioni allestite nell'ambito del programma **CustomFit**, che permette di adattare i veicoli alle esigenze operative dei clienti. Personalizzazione che, come sottolineato da Salvatore Cardile, direttore marketing di Stellantis Pro One Italia, «completa il veicolo commerciale come un abito su misura per il lavoro».

LA SCOMMESSA PER IL LAST MILE

*Anteprima
Stellantis a
Transpotec, il Tris
di Fiat Professional
ha tutta l'aria
di essere una
vera e propria
scommessa
per il trasporto
dell'ultimo miglio.*

*Tre ruote e
diversi possibili
allestimenti per
un veicolo agile
che sarà chiamato
ad affrontare le
consegne nei
centri storici delle
nostre città.*



VAN/TRAILER



MULTITRAX NELL'ANNO DEI TRENTA

Partecipazione con anniversario per il distributore cremonese di semirimorchi

A Transpotech Logitec 2026, Multitrax ha vissuto un'altra tappa del suo "Multitrax on tour", serie di appuntamenti nati per celebrare i trent'anni di un'attività che dal 1996 trova le sue radici nella visione e nell'impegno della famiglia Maggi. La conferenza stampa, andata in scena nella giornata inaugurale del salone milanese, è stata un'occasione per raccontare l'evoluzione di un'impresa che ha scelto di crescere restando fedele ad alcuni principi fondamentali. Ed è stato proprio **Alberto Maggi**, figlio del compianto fondatore Rinaldo Maggi, a ripercorrere le tappe principali della storia aziendale. Tra queste, quella vissuta nel 2011 e che ha portato a un cambio di passo decisivo: la chiusura della collaborazione con Kögel e la scelta di concentrarsi su mercati di nicchia, dove una realtà specializzata poteva fare davvero la differenza. E poi il 2016, anno in cui sono nate nuove divisioni aziendali, tra cui quella del noleggio e del service. La prima, che ha permesso ai clienti di gestire meglio i picchi di lavoro e ridurre il rischio d'impresa; la seconda, utile a rafforzare il **supporto post-vendita** e trasformare Multitrax in un partner più completo. Altra annata importante quella del 2022. Quattro anni fa l'azienda cremonese diventava società benefit e introduceva così nelle proprie decisioni parametri di valutazione diversi, tra cui l'impatto su persone e ambiente. Ed è da questa nuova prospettiva che nasce l'accordo di importazione esclusiva con **Burgers**, specialista nel segmento dei semirimorchi a doppio piano ricondizionati. Veicoli capaci di aumentare fino al 60 per cento il carico trasportato, riducendo viaggi, emissioni e fabbisogno di autisti. Tante storie, scelte più o meno giuste, un unico filo conduttore: la capacità, e la volontà, di ascoltare i clienti e le loro esigenze, così da anticipare anche quelle del mercato.

ALTA QUALITÀ NELLE NICCHIE

La scelta di concentrarsi su mercati di nicchia e molto specializzati ha segnato una spartiacque nella trentennale storia di Multitrax, distributore oggi molto riconosciuto sul mercato italiano. I semirimorchi a doppio piano, come quello scelto da Italtrans per Esselunga, ne sono un esempio.



SEMRIMORCHIO A DOPPIO PIANO PER ESSELUNGA

Italtrans, gruppo di rilievo nel settore del trasporto merci e della logistica, ha introdotto nella propria flotta un semirimorchio a doppio piano Burgers destinato all'operatività logistica di Esselunga. Il veicolo, importato in esclusiva per l'Italia proprio da Multitrax, è già impiegato sulle tratte di collegamento tra i poli di Pioltello, Biandrate e Sesto Fiorentino. Secondo Burgers, l'impiego del veicolo può generare un risparmio medio del 40 per cento delle

emissioni climateranti, grazie soprattutto alla riduzione dei viaggi: due percorrenze al posto di tre per trasportare la stessa quantità di merce. «Questo è l'esempio di come la stretta collaborazione tra committenza, trasportatore e fornitore possa portare a un risultato virtuoso per l'intero sistema», ha dichiarato Alberto Maggi. Peraltro, il semirimorchio mantiene dimensioni analoghe a quelle di un veicolo tradizionale, con una lunghezza di 13,6 metri e un'altezza di 4 metri.

TRANSPOTEC
LOGITEC
TRANSPORT AND LOGISTICS
CONVENTION

BARDAHL

LUBRIFICANTI E ADDITIVI

Dall'esperienza
automotive al mondo
del trasporto pesante.
Lanciato il marchio Mac

Seconda partecipazione consecutiva a Transpotec per Bardahl Italia, marchio molto conosciuto nel mondo del motorsport. Tante le novità presentate quest'anno. «Abbiamo ampliato la gamma nel settore heavy-duty, abbiamo sfruttato l'esperienza accumulata nel settore automotive», racconta Guido Garbarino, responsabile vendite di Bardahl Italia. «Quello dell'autotrasporto è un mondo che ha delle esigenze molto importanti perché parliamo di veicoli da lavoro. La nostra proposta, infatti, non si ferma ai lubrificanti ma include anche gli additivi, oltre ad attrezzature specifiche per il mantenimento dei veicoli. E poi proprio a Milano abbiamo vissuto



il lancio ufficiale del brand Mac, una gamma di oli motore dedicata alla trazione pesante, che hanno le approvazioni ufficiali dei principali costruttori di veicoli pesanti. Una gamma già sul mercato e pensata proprio per le esigenze dei camion pesanti.

FLEET 220

SERVIZI PER LA RICARICA

Dalla consulenza
alla gestione
dell'infrastruttura, fino
alla rendicontazione

Migliorare la gestione delle flotte elettriche attraverso una serie di servizi integrati che vanno dalla consulenza fino alla gestione completa delle infrastrutture di ricarica. Questa è la missione, in breve, di Fleet 220, società del gruppo Route 220 che ha partecipato direttamente a Transpotec Logitec 2026. «Negli ultimi due anni ci siamo avvicinati al mondo della logistica pesante perché pensavamo di poter portare l'esperienza accumulata con le flotte di auto aziendali anche nel mondo della logistica», ci ha detto il Business developer di Fleet 220, Fabrizio Vallerio. «Noi

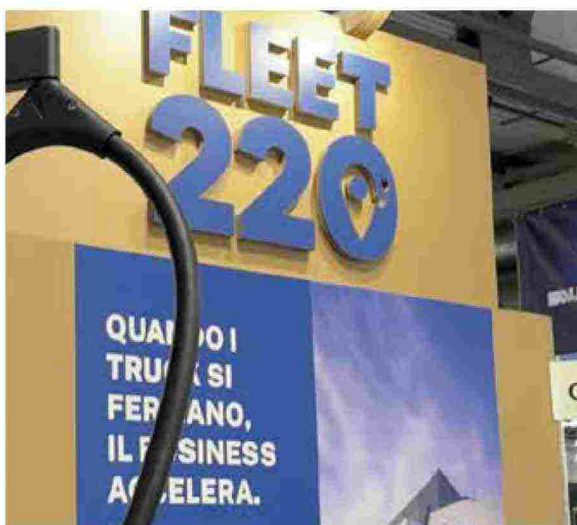
forniamo e gestiamo stazioni di ricarica per i depositi, che sono la principale fonte di ricarica dei mezzi elettrici pesanti. Poi abbiamo un'app che serve per la ricarica pubblica, si chiama MyHeavyTruck, è scaricabile sugli store principali ed è dedicata ai nostri clienti che lì possono trovare tutti i punti di ricarica pubblica». Le ricariche private e pubbliche vengono rendicontate su una piattaforma di gestione che permette anche di rendicontare la CO₂ evitata all'ambiente e la CO₂ prodotta per chilometro per tonnellata, elemento obbligatorio per i bilanci di sostenibilità.

INFOGESTWEB

BORSA CARICHI RELAZIONALE

Golia Exchange va oltre la 'normale' borsa carichi, anche grazie all'utilizzo intelligente dei dati

La grande novità della presenza di Infogestweb al Transpotec 2026 è la borsa carichi Golia Exchange, detta relazionale perché «promuove le relazioni fra gli operatori affidabili. L'affidabilità



COMPONENTI & SERVIZI

JOST

SI PRESENTA ANCHE HYVA

Sicurezza,
digitalizzazione e
sostenibilità i cardini
dell'azione di Jost

Non soltanto ralle: Jost è un gruppo di primissimo piano a livello internazionale nella componentistica chiave per i veicoli pesanti. Sicurezza, digitalizzazione e riduzione dell'impatto ambientale sono le direttrici principali dell'azione di Jost, anche in Italia, e anche a Transpotec, come ci ha confermato il direttore generale



Francesco Zucco. Peraltro, quella di Milano è stata la prima partecipazione e un evento fieristico insieme a Hyva, brand acquisito di recente e specializzato in soluzioni idrauliche per gli allestimenti. «Ci stiamo

affacciando anche in Italia con i nostri kit e siamo molto contenti di poter esporre insieme a Jost la nostra offerta complementare per i clienti», aggiunge Gian Marco Fulgeri, country manager di Hyva.

la valutiamo, la certifichiamo noi, grazie al fatto che conosciamo le aziende, nel senso che le invitiamo direttamente, le conosciamo dal punto di vista operativo, dell'affidabilità, anche economico-finanziaria», ci ha

raccontato Claudio Carrano, fondatore di Infogestweb-Golia. Altro aspetto da sottolineare è quello della tecnologia. «Ovviamente sfruttiamo quella più moderna, grazie alla quale i carichi, quindi le opportunità di carico offerte a

chi si propone come vettore, vengono automaticamente selezionati in base all'attività svolta dai vettori. Quindi, i vettori stessi si trovano proposti in automatico i carichi più opportuni», aggiunge Carrano in conclusione.



PETRONAS

ORIENTATI AL FUTURO

Dal centro R&D di Santena soluzioni per powertrain endotermici ed elettrici

Lubrificanti per veicoli con motore a combustione interna, ma anche per i nuovi veicoli elettrici. Si sdoppia l'anima di Petronas, all'avanguardia anche grazie

all'innovativo centro di ricerca globale con sede a Santena, in provincia di Torino. In gamma, Petronas ha anche un fluido che serve per il raffreddamento di pacchi batterie o dell'inverter, componenti fondamentali nella catena cinematica dei veicoli, anche pesanti, a zero emissioni allo scarico.



TRANSPOTEC
TRANSPORT AND LOGISTICS
CONVENTION

TOTALENERGIES

RIGENERARE È BELLO

Rubia Ever è la gamma di lubrificanti con fino al 50 per cento di olio rigenerato

Si chiama Rubia Ever la nuova gamma di lubrificanti che TotalEnergies ha portato a Transpotec 2026. Lubrificanti dedicati espressamente ai veicoli industriali pesanti, sui quali il gruppo francese, punto di riferimento globale nel settore dell'energia, ha molto investito in termini di ricerca e di sviluppo. Ce lo ha confermato l'Area manager Alessandro Chiello proprio alla rassegna meneghina. Scendendo più nello specifico delle caratteristiche del prodotto, Rubia Ever è un lubrificante composto sino al 50 per cento da olio rigenerato ed è un lubrificante in grado di mantenere le omologazioni dei principali costruttori.



«Tutto questo chiaramente va nella direzione della sostenibilità ambientale per rispondere proprio alle esigenze del mercato e dei nostri clienti», spiega Alessandro Chiello, confermando le tendenze in atto nell'autotrasporto.

VDO

SPECIALISTI DEL TACHIGRAFO

Focus sulla formazione e sui prossimi passi della normativa sul trasporto leggero

Tachigrafo e telematica sono il pane quotidiano di Vdo, che ha di recente vissuto una importante trasformazione societaria passando sotto il cappello di Aumovio. La partecipazione a Transpotec 2026 è servita anche per confermare i piani strategici del gruppo, impegnato peraltro insieme a Iveco nel supporto al progetto sociale con PizzAut di cui parliamo nelle pagine precedenti. Stando attenti all'evoluzione delle normative, invece, la d'fata da segnare sul taccuino è quella del 1° luglio, quando il cronotachigrafo sarà obbligatorio anche sui veicoli commerciali leggeri che fanno

servizio transnazionale. «Siamo pronti anche per accompagnare queste nuove aziende che dovranno usare il tachigrafo e hanno in gamma veicoli commerciali leggeri», ha detto ai nostri microfoni Ugo Mazzucco, coordinatore Vdo Academy. «Abbiamo sia la strumentazione, sia soprattutto le competenze per poterle seguire in maniera corretta». E sulla Vdo Academy: «è uno strumento che segue la formazione degli autisti a 360 gradi per aiutarli a utilizzare al meglio uno strumento

WEBASTO

FUTURO IN MOVIMENTO

È lo slogan scelto dal gruppo tedesco per celebrare i primi 125 anni dell'azienda

Sono ben 125 anni che Webasto è presente sul mercato. Davvero tanto tempo e tanta specializzazione, al punto che il nome stesso dell'azienda è diventato sinonimo della climatizzazione della cabina dei veicoli

fondamentale per la loro attività come il tachigrafo, rispettando le normative».



COMPONENTI & SERVIZI

CARRIER

REFRIGERATO SOSTENIBILE

Grande attenzione all'elettificazione, anche in un'ottica di retrofit

Carrier Transicold ha portato alla fiera Solutrans 2025 l'intera gamma di tecnologie per il trasporto refrigerato, pensate per migliorare efficienza, sostenibilità e affidabilità. Tra le novità spicca [R]eCool, il sistema plug-in di retrofit della batteria per i gruppi frigoriferi Vector. La tecnologia permette di convertire le unità diesel

dei semirimorchi in soluzioni ibride o completamente elettriche, riducendo emissioni, consumi e rumore. Certificato R100, [R]eCool integra l'elettronica di potenza Addvolt e un pacco batterie con vita utile stimata oltre i 12 anni. A

Milano si è visto anche il convertitore di potenza eCool-Drive, progettato per le motrici elettriche: trasforma la corrente continua ad alta tensione del veicolo in corrente alternata per alimentare i gruppi frigoriferi.



pesanti. Intendendo con questi sia camion, sia autobus e coach, venendo quindi incontro anche alle esigenze dei visitatori di Nme. «Quest'anno abbiamo portato per entrambi i segmenti un condizionatore da tetto per veicoli elettrici, il 120e, utilizzabile sia su minibus che su veicoli commerciali. Architettura da 400 o 800 volt e potenza di 12 kilowatt. Per i veicoli tradizionali, invece, siamo usciti con un nuovo riscaldatore ad aria quindi l'Air top 25, un prodotto da due chilowatt e mezzo che con gli stessi consumi del modello da due chilowatt, quindi della versione precedente, e una rumorosità estremamente ridotta garantisce performance e comfort agli utenti».

DKV

NON SOLTANTO CARTE

Dai pedaggi alla telematica, Dkv si propone in sempre più vesti ai clienti

Nota principalmente per le carte carburante, che riguardano molto da vicino il mondo dell'autotrasporto, il gruppo Dkv ha subito un'evoluzione

abbastanza importante negli ultimi anni, allargando notevolmente il suo raggio d'azione. Per esempio, spingendo sulla mobilità elettrica e sull'accesso alla ricarica con l'obiettivo di semplificare il più possibile la vita ai clienti. Pedaggi e telematica sono due mondi ulteriori sui quali punta molto il gruppo internazionale, guidato in Italia sempre da Marco Berardelli.



L'ANDAMENTO DEL MERCATO ITALIANO

Camion in calo ad aprile

Secondo i dati diffusi da Anfia, il complessivo dei primi quattro mesi del 2026 resta positivo

Ad aprile 2026 il mercato italiano dei camion segna la prima battuta d'arresto dell'anno. Secondo i dati diffusi da Anfia, sono stati rilasciati 2.298 libretti di circolazione di nuovi autocarri, in calo dell'1,2 per cento

rispetto ad aprile 2025. Il bilancio dei primi quattro mesi resta comunque positivo. Tra gennaio e aprile 2026 i camion immatricolati sono stati 9.840, il 4,6 per cento in più rispetto allo stesso periodo del 2025. Per quanto riguarda rimorchi e semirimorchi pesanti, invece, crescita del 6,6 per cento nel periodo gennaio-aprile 2026.



BLOCK NOTES -

NUMERI

+23,2% è stato il progresso della produzione automotive italiana, ad aprile, secondo i dati [Anfia](#). Risultato generato soprattutto dal +44,7% registrato dalla fabbricazione di autoveicoli, con la produzione di sole autovetture al +57,9%.

18 stati membri della Ue, tra cui l'Italia, hanno firmato una dichiarazione congiunta di intenti per lo sviluppo e la sperimentazione su larga scala di veicoli a guida autonoma. L'iniziativa si inserisce nell'European automotive action plan, con un finanziamento iniziale di 20 milioni di euro.

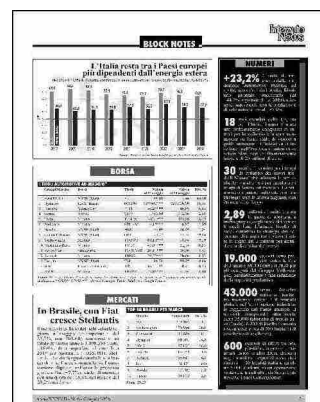
30 mesi è il termine per i tempi di sviluppo dei nuovi modelli Nissan, che adotterà la strategia dei brand cinesi per accelerare i tempi di lancio sul mercato. La prima auto a essere realizzata con tale strategia sarà la nuova Skyline, con 26 mesi di sviluppo.

2,89 milioni di unità è stata la quota di apertura, a inizio giugno, degli stock dei veicoli negli Usa. L'attuale livello di stock conferma la strategia dei costruttori di mantenere i piazzali sotto la soglia dei 3 milioni per difendere la disciplina dei prezzi.

19.000 esuberanti sono previsti entro la fine dell'anno e 50.000 entro il 2030 per gli occupati del Gruppo Volkswagen, parallelamente a una riduzione della capacità produttiva.

43.000 smart factories attive sul territorio nazionale cinese è il primato globale nell'automazione industriale raggiunto nel Paese asiatico. Il network comprende attualmente circa 35.000 fabbriche di livello base (Basic), 8.200 di livello avanzato (Advanced) e più di 500 impianti di eccellenza (Excellence).

600 quintali di rifiuti tra reti, plastiche, copertoni, materiali ferrosi e altri detriti dispersi negli ambienti acquatici sono stati rimossi in 50 località italiane da oltre 5.000 studenti, in un'operazione sostenuta, tra gli altri, da Suzuki, attraverso i suoi Concessionari.





Sei in: [Home page](#) > [Notizie e Formazione](#) > [Radiocor](#) > Economia

AUTO EUROPA: ANFIA, CRESCITA MERCATO RALLENTA, UE RAFFORZI LA NOSTRA FILIERA

24 ORE
Radiocor

(Il Sole 24 Ore Radiocor) - Roma, 23 giu - 'A maggio il mercato dell'auto nell'Unione europea chiude a +3,2%, registrando la quarta variazione positiva consecutiva da inizio anno, seppur con un rallentamento dei ritmi di crescita'. Così Roberto Vavassori, presidente di [Anfia](#) (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica), commentando i dati auto europei. 'La transizione verso la mobilità a zero emissioni procede, intanto, con velocità differenti nei vari Paesi. In Italia, nonostante la crescita a doppia cifra delle immatricolazioni di vetture elettriche nel mese (+86,5%) e nel progressivo da inizio anno (+75,7%), la quota delle vendite di Bev a gennaio-maggio 2026 si ferma all'8,2%, ultima nel confronto con gli altri 4 major market, mentre le ibride tradizionali superano il 50% di quota', aggiunge. 'Contemporaneamente, in Ue continua il dibattito sul Pacchetto Automotive e sia il Parlamento che il Consiglio mostrano evidenti spaccature sull'adozione di un approccio condiviso. [Anfia](#) prosegue, in questo senso, la sua opera di sensibilizzazione per l'attuazione di un percorso pragmatico che tenga in debito conto le esigenze dei consumatori e la necessità di un rafforzamento competitivo della filiera automotive europea, che trovi espressione anche nella prossima definizione di requisiti di contenuto locale per valorizzare la produzione di autoveicoli sul territorio', sottolinea Vavassori.

Com-Fla-

(RADIOCOR) 23-06-26 11:17:20 (0319) 5 NNNN

TAG

EUROPA ITALIA ECONOMIA COMMERCIO ITA

Gruppo Euronext

Euronext

Live Markets

Comunicati stampa

Altri link

Comitato Corporate

Governance

Lavora con noi

Pubblicità

EN

in

MENU CERCA

LA STAMPA
QUOTIDIANO

ABBONATI

Economia

Lavoro Agricoltura TuttoSoldi Finanza Borsa Italiana Fondi Obbligazioni

Mercato auto europeo in crescita: a maggio immatricolazioni su del 3,2%

TELEBORSA

Pubblicato il 23/06/2026
Ultima modifica il 23/06/2026 alle ore 12:29

cerca un titolo



Il mercato automobilistico europeo continua il percorso di crescita: **a maggio 2026 le immatricolazioni nell'Unione Europea hanno raggiunto 955.013 unità, con un aumento del 3,2% rispetto allo stesso mese del 2025.** Nei primi cinque mesi dell'anno, i volumi immatricolati raggiungono

4.748.801 unità, con una variazione positiva del 4% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

"A maggio il mercato europeo dell'auto chiude a +3,2%, registrando la quarta variazione positiva consecutiva da inizio anno, seppur con un rallentamento dei ritmi di crescita – commenta **Roberto Vavassori, Presidente di ANFIA**. La transizione verso la mobilità a zero emissioni procede, intanto, **con velocità differenti nei vari Paesi**. In Italia, nonostante la crescita a doppia cifra delle immatricolazioni di vetture elettriche nel mese (+86,5%) e nel progressivo da inizio anno (+75,7%), la quota delle vendite di BEV a gennaio-maggio 2026 si ferma all'8,2%, ultima nel confronto con gli altri 4 major market, mentre le ibride tradizionali superano il 50% di quota.

Contemporaneamente, in UE continua il dibattito sul Pacchetto Automotive e sia il Parlamento che il Consiglio mostrano evidenti spaccature sull'adozione di un approccio condiviso. **ANFIA prosegue, in questo senso, la sua opera di sensibilizzazione per l'attuazione di un percorso pragmatico che tenga in debito conto le esigenze dei consumatori e la necessità di un rafforzamento competitivo della filiera automotive europea**, che trovi espressione anche nella prossima definizione di requisiti di contenuto locale per valorizzare la produzione di autoveicoli sul territorio".

Considerando **l'area UE allargata a EFTA e Regno Unito**, il mercato di maggio cresce del 3,6%, con 1,15 milioni di immatricolazioni. Tra i principali mercati, l'Italia registra un aumento del 7,6%, il Regno Unito del 7,1% e la Francia del 3,7%; più stabile la Germania (+0,1%), mentre la Spagna chiude in calo dello 0,8%.

Sul fronte delle **alimentazioni, continua la crescita delle vetture elettrificate**. Nell'UE le auto elettriche (BEV) aumentano del 42,9%, le ibride plug-in del 12,2% e le ibride tradizionali del 9,7%. Complessivamente, le

LEGGI ANCHE

12/06/2026



Anfia, Auto, maggio positivo: immatricolazioni in crescita del 7,6%

27/05/2026

Mercato auto UE in crescita ad aprile: +5,1% le immatricolazioni, boom elettrificato

23/06/2026

Auto, immatricolazioni in aumento del 3,2% in Europa a maggio

> Altre notizie

NOTIZIE FINANZA

23/06/2026

Volkswagen scivola in scia taglio stime e TP di Citigroup

23/06/2026

Londra: balza in avanti Bunzl

23/06/2026

Londra: brillante l'andamento di British American Tobacco

23/06/2026

Londra: andamento rialzista per Astrazeneca

vetture elettrificate rappresentano il 67,8% del mercato europeo nel mese.

In **Italia**, a **maggio 2026 il mercato auto cresce del 7,6%, con 150.043 immatricolazioni**. Nei primi cinque mesi dell'anno le vendite raggiungono **789.802 unità, segnando un aumento del 9,4% rispetto allo stesso periodo del 2025**.

Secondo **l'ISTAT, l'inflazione accelera, con i prezzi in aumento del 3,2% su base annua**, trainati soprattutto dalla crescita degli energetici e dei servizi di trasporto. In particolare, aumentano benzina e altri carburanti, mentre rallenta la crescita del gasolio.

In **Spagna**, a **maggio 2026 le immatricolazioni scendono dello 0,8% rispetto allo stesso mese del 2025, con 111.894 unità vendute**. Nei primi cinque mesi dell'anno il **mercato cresce comunque del 5,8%, raggiungendo 519.283 immatricolazioni**.

La domanda resta sostenuta soprattutto dai privati, mentre **calano le vendite del canale noleggio**. Le famiglie continuano a preferire le auto ibride tradizionali e l'elettrificazione mantiene una quota superiore al 20%, con prospettive positive per la chiusura dell'anno in caso di maggiore stabilità dei prezzi energetici.

In **Francia**, a **maggio 2026 le immatricolazioni crescono del 3,7% con 128.484 unità, mentre il progressivo da inizio anno registra un calo dello 0,6%**. Prosegue il forte aumento delle auto elettriche (+92,7%), che raggiungono una quota del 29,1%, mentre continuano a diminuire benzina e diesel. Crescono anche le ibride (+14,7%).

In **Germania**, **il mercato resta stabile a maggio con 239.448 immatricolazioni (+0,1%)**, ma nei primi cinque mesi dell'anno cresce del 3,6%. Le ibride rappresentano quasi il 40% del mercato, mentre le elettriche aumentano del 39,3% raggiungendo il 25% di quota. In calo invece benzina e diesel, con una riduzione delle emissioni medie delle nuove vetture.

Nel **Regno Unito**, **maggio chiude con 160.662 immatricolazioni, in aumento del 7,1%, e il periodo gennaio-maggio cresce dell'8,7%**. La domanda è sostenuta soprattutto dai privati. In crescita le **ibride plug-in e le elettriche, mentre calano benzina e diesel**. La **transizione verso la mobilità elettrica prosegue**, anche se resta il tema della competitività del settore e della sostenibilità del percorso verso la decarbonizzazione.

Servizio a cura di **teleborsa** 

[> Altre notizie](#)

CALCOLATORI



Casa

Calcola le rate del mutuo



Auto

Quale automobile posso permettermi?



Titoli

Quando vendere per guadagnare?



Conto Corrente

Quanto costa andare in rosso?

CRONACA

ESTERI

SPORT

LA STAMPA

ECONOMIA

POLITICA

TORINO



L'ECO DELLA STAMPA®
LEADER IN MEDIA INTELLIGENCE

Seguici su:

Economia

CERCA

HOME

MACROECONOMIA ▾

FINANZA ▾

LISTINO

PORTAFOGLIO

Mercato auto europeo in crescita: a maggio immatricolazioni su del 3,2%



23 giugno 2026 - 12.34

Ricerca titolo



Market Overview

MERCATI			
MATERIE PRIME		TITOLI DI STATO	
Descrizione	Ultimo	Var %	
DAX	24.847	-1,16%	
Dj 30 Industrials Average	51.713	+0,29%	
FTSE 100	10.393	-0,43%	
FTSE MIB	52.121	-1,28%	
Hang Seng Index*	23.848	+0,13%	
Nasdaq	26.167	INV.	
Nikkei 225	69.748	-3,60%	

* dato di chiusura della sessione precedente

LISTA COMPLETA

(Teleborsa) - Il mercato automobilistico europeo continua il percorso di crescita: a maggio 2026 le immatricolazioni nell'Unione Europea hanno raggiunto 955.013 unità, con un aumento del 3,2% rispetto allo stesso mese del 2025. Nei primi cinque mesi dell'anno, i volumi immatricolati raggiungono 4.748.801 unità, con una variazione positiva del 4% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

"A maggio il mercato europeo dell'auto chiude a +3,2%, registrando la quarta variazione positiva consecutiva da inizio anno, seppur con un rallentamento dei ritmi di crescita – commenta Roberto Vavassori, Presidente di ANFIA. La transizione verso la mobilità a zero emissioni procede, intanto, con velocità differenti nei vari Paesi. In Italia, nonostante la crescita a doppia cifra delle immatricolazioni di vetture elettriche nel mese (+86,5%) e nel progressivo da inizio anno (+75,7%), la quota delle vendite di BEV a gennaio-maggio 2026 si ferma all'8,2%, ultima nel confronto con gli altri 4 major market, mentre le ibride tradizionali superano il 50% di quota.

Contemporaneamente, in UE continua il dibattito sul Pacchetto Automotive e sia il Parlamento che il Consiglio mostrano evidenti spaccature sull'adozione di un approccio condiviso. ANFIA prosegue, in questo senso, la sua opera di sensibilizzazione per l'attuazione di un percorso pragmatico che tenga in debito conto le esigenze dei consumatori e la necessità di un rafforzamento competitivo della filiera automotive europea, che trovi espressione anche

nella prossima definizione di requisiti di contenuto locale per valorizzare la produzione di autoveicoli sul territorio".

Considerando l'area UE allargata a EFTA e Regno Unito, il mercato di maggio cresce del 3,6%, con 1,15 milioni di immatricolazioni. Tra i principali mercati, l'Italia registra un aumento del 7,6%, il Regno Unito del 7,1% e la Francia del 3,7%; più stabile la Germania (+0,1%), mentre la Spagna chiude in calo dello 0,8%.

Sul fronte delle alimentazioni, continua la crescita delle vetture elettrificate. Nell'UE le auto elettriche (BEV) aumentano del 42,9%, le ibride plug-in del 12,2% e le ibride tradizionali del 9,7%. Complessivamente, le vetture elettrificate rappresentano il 67,8% del mercato europeo nel mese.

In Italia, a maggio 2026 il mercato auto cresce del 7,6%, con 150.043 immatricolazioni. Nei primi cinque mesi dell'anno le vendite raggiungono 789.802 unità, segnando un aumento del 9,4% rispetto allo stesso periodo del 2025.

Secondo l'ISTAT, l'inflazione accelera, con i prezzi in aumento del 3,2% su base annua, trainati soprattutto dalla crescita degli energetici e dei servizi di trasporto. In particolare, aumentano benzina e altri carburanti, mentre rallenta la crescita del gasolio.

In Spagna, a maggio 2026 le immatricolazioni scendono dello 0,8% rispetto allo stesso mese del 2025, con 111.894 unità vendute. Nei primi cinque mesi dell'anno il mercato cresce comunque del 5,8%, raggiungendo 519.283 immatricolazioni.

La domanda resta sostenuta soprattutto dai privati, mentre calano le vendite del canale noleggio. Le famiglie continuano a preferire le auto ibride tradizionali e l'elettrificazione mantiene una quota superiore al 20%, con prospettive positive per la chiusura dell'anno in caso di maggiore stabilità dei prezzi energetici.

In Francia, a maggio 2026 le immatricolazioni crescono del 3,7% con 128.484 unità, mentre il progressivo da inizio anno registra un calo dello 0,6%. Prosegue il forte aumento delle auto elettriche (+92,7%), che raggiungono una quota del 29,1%, mentre continuano a diminuire benzina e diesel. Crescono anche le ibride (+14,7%).

In Germania, il mercato resta stabile a maggio con 239.448 immatricolazioni (+0,1%), ma nei primi cinque mesi dell'anno cresce del 3,6%. Le ibride rappresentano quasi il 40% del mercato, mentre le elettriche aumentano del 39,3% raggiungendo il 25% di quota. In calo invece benzina e diesel, con una riduzione delle emissioni medie delle nuove vetture.

Nel Regno Unito, maggio chiude con 160.662 immatricolazioni, in aumento

calcolatore Valute

EUR

1

USD

1,15

EURO



DOLLARO USA



IMPORTO

1

CALCOLA

del 7,1%, e il periodo gennaio-maggio cresce dell'8,7%. La domanda è sostenuta soprattutto dai privati. In crescita le ibride plug-in e le elettriche, mentre calano benzina e diesel. La transizione verso la mobilità elettrica prosegue, anche se resta il tema della competitività del settore e della sostenibilità del percorso verso la decarbonizzazione.

powered by **teleborsa**

la Repubblica

GED News Network S.p.A.
P.Iva 01578251009
ISSN 2499-0817

[Abbonati](#)

APP

[iOS](#) | [Android](#)

SOCIAL



SUPPLEMENTI REPUBBLICA

Affari e FinanzaDII VenerdÄ-Robinson

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K



Anfia, "crescita mercato auto in Europa rallenta, Ue rafforzi la nostra filiera"

condividi l'articolo



«A maggio il mercato dell'auto nell'Unione europea chiude a +3,2%, registrando la quarta variazione positiva consecutiva da inizio anno, seppur con un rallentamento dei ritmi di crescita». Così Roberto Vavassori, presidente di **Anfia** (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica), commentando i dati auto europei. «La transizione verso la mobilità a zero emissioni procede, intanto, con velocità differenti nei vari Paesi. In Italia, nonostante la crescita a doppia cifra delle immatricolazioni di vetture elettriche nel mese (+86,5%) e nel progressivo da inizio anno (+75,7%), la quota delle vendite di Bev a gennaio-maggio 2026 si ferma all'8,2%, ultima nel confronto con gli altri 4 major market, mentre le ibride tradizionali superano il 50% di quota», aggiunge.

«**Contemporaneamente**, in Ue continua il dibattito sul Pacchetto Automotive e sia il Parlamento che il Consiglio mostrano evidenti spaccature sull'adozione di un approccio condiviso. **Anfia** prosegue, in questo senso, la sua opera di sensibilizzazione per l'attuazione di un percorso pragmatico che tenga in debito conto le esigenze dei consumatori e la necessità di un rafforzamento competitivo della filiera automotive europea, che trovi espressione anche nella prossima definizione di requisiti di contenuto locale per valorizzare la produzione di autoveicoli sul territorio», sottolinea Vavassori.

ECONOMIA



IMMATRICOLAZIONI UE
Mercato auto Europa:
+3,6% immatricolazioni
maggio. Saldo positivo
anche nei primi 5 mesi:
+4,5%



VENDITE UE
Immatricolazioni auto
Europa: a maggio
continua l'avanzata dei
marchi cinesi, rimbalza
Tesla



Martedì 23 Giugno 2026, ore 13.11



teleborsa

09	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q	R	S	T	U
----	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

[Home](#) [Notizie](#) [Quotazioni](#) [Rubriche](#) [Agenda](#) [Video](#) [Analisi Tecnica](#) [L'Azienda](#)[Home Page](#) / [Notizie](#) / Mercato auto europeo in crescita: a maggio immatricolazioni su del 3,2%

Mercato auto europeo in crescita: a maggio immatricolazioni su del 3,2%

Economia 23 giugno 2026 - 12.29



Argomenti trattati

Germania (49) · Regno Unito (58) · Spagna (22) · Francia (50)

Altre notizie

- ▶ Auto Italia: mercato in crescita anche a maggio
- ▶ Veicoli commerciali leggeri, UNRAE: primi cinque mesi in calo del 2,4%
- ▶ Londra: brillante l'andamento di Auto Trader Group
- ▶ Londra: in rally Auto Trader Group
- ▶ Londra: giornata negativa in Borsa per Auto Trader Group
- ▶ Londra: i venditori si accaniscono su Auto Trader Group

Seguici su



(Teleborsa) - Il mercato automobilistico europeo continua il percorso di crescita: **a maggio 2026 le immatricolazioni nell'Unione Europea hanno raggiunto 955.013 unità, con un aumento del 3,2% rispetto allo stesso mese del 2025.** Nei primi cinque mesi dell'anno, i volumi immatricolati raggiungono **4.748.801 unità**, con una variazione positiva del 4% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

"A maggio il mercato europeo dell'auto chiude a +3,2%, registrando la quarta variazione positiva consecutiva da inizio anno, seppur con un rallentamento dei ritmi di crescita – commenta **Roberto Vavassori, Presidente di ANFIA**. La transizione verso la mobilità a zero emissioni procede, intanto, **con velocità differenti nei vari Paesi**. In Italia, nonostante la crescita a doppia cifra delle immatricolazioni di vetture elettriche nel mese (+86,5%) e nel progressivo da inizio anno (+75,7%), la quota delle vendite di BEV a gennaio-maggio 2026 si ferma all'8,2%, ultima nel confronto con gli altri 4 major market, mentre le ibride tradizionali superano il 50% di quota.

Contemporaneamente, in UE continua il dibattito sul Pacchetto Automotive e sia il Parlamento che il Consiglio mostrano evidenti spaccature sull'adozione di un approccio condiviso. **ANFIA prosegue, in questo senso, la sua opera di sensibilizzazione per l'attuazione di un percorso pragmatico che tenga in debito conto le esigenze dei consumatori e la necessità di un rafforzamento competitivo della filiera automotive europea**, che trovi espressione anche nella prossima definizione di requisiti di contenuto locale per valorizzare la produzione di autoveicoli sul territorio".

Considerando l'area UE allargata a EFTA e Regno Unito, il mercato di maggio cresce del 3,6%, con

1,15 milioni di immatricolazioni. Tra i principali mercati, l'Italia registra un aumento del 7,6%, il Regno Unito del 7,1% e la Francia del 3,7%; più stabile la Germania (+0,1%), mentre la Spagna chiude in calo dello 0,8%.

Sul fronte delle **alimentazioni, continua la crescita delle vetture elettrificate**. Nell'UE le auto elettriche (BEV) aumentano del 42,9%, le ibride plug-in del 12,2% e le ibride tradizionali del 9,7%. Complessivamente, le vetture elettrificate rappresentano il 67,8% del mercato europeo nel mese.

In Italia, a maggio 2026 il mercato auto cresce del 7,6%, con 150.043 immatricolazioni. Nei primi cinque mesi dell'anno le vendite raggiungono **789.802 unità, segnando un aumento del 9,4% rispetto allo stesso periodo del 2025.**

Secondo l'ISTAT, **l'inflazione accelera, con i prezzi in aumento del 3,2% su base annua**, trainati soprattutto dalla crescita degli energetici e dei servizi di trasporto. In particolare, aumentano benzina e altri carburanti, mentre rallenta la crescita del gasolio.

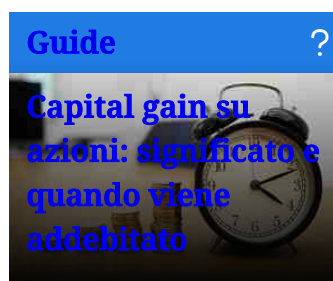
In Spagna, a maggio 2026 le immatricolazioni scendono dello 0,8% rispetto allo stesso mese del 2025, con 111.894 unità vendute. Nei primi cinque mesi dell'anno il mercato cresce comunque del **5,8%, raggiungendo 519.283 immatricolazioni.**

La domanda resta sostenuta soprattutto dai privati, mentre **calano le vendite del canale noleggio**. Le famiglie continuano a preferire le auto ibride tradizionali e l'elettrificazione mantiene una quota superiore al 20%, con prospettive positive per la chiusura dell'anno in caso di maggiore stabilità dei prezzi energetici.

In Francia, a maggio 2026 le immatricolazioni crescono del 3,7% con 128.484 unità, mentre il progressivo da inizio anno registra un calo dello 0,6%. Prosegue il forte aumento delle auto elettriche (+92,7%), che raggiungono una quota del 29,1%, mentre continuano a diminuire benzina e diesel. Crescono anche le ibride (+14,7%).

In Germania, il mercato resta stabile a maggio con 239.448 immatricolazioni (+0,1%), ma nei primi cinque mesi dell'anno cresce del 3,6%. Le ibride rappresentano quasi il 40% del mercato, mentre le elettriche aumentano del 39,3% raggiungendo il 25% di quota. In calo invece benzina e diesel, con una riduzione delle emissioni medie delle nuove vetture.

Nel Regno Unito, maggio chiude con 160.662 immatricolazioni, in aumento del 7,1%, e il periodo gennaio-maggio cresce dell'8,7%. La domanda è sostenuta soprattutto dai privati. In crescita le ibride plug-in e le elettriche, mentre calano benzina e diesel. La transizione verso la mobilità elettrica prosegue, anche se resta il tema della competitività del settore e della sostenibilità del percorso verso la decarbonizzazione.



Quando si compra e poi si vende un'azione, la domanda frequente che ci si pone è: quanto resta, una volta che sono state tolte tasse e costi?

[leggi tutto](#)

Vuoi leggere contenuti come questo?

Iscriviti alla newsletter settimanale di Teleborsa

☐ Accetto le [condizioni generali](#) e di ricevere le newsletter*

ISCRIVITI

Condividi



...

Leggi anche

- ▶ [Anfia](#), Auto, maggio positivo: immatricolazioni in crescita del 7,6%
- ▶ Auto, immatricolazioni in aumento del 3,2% in Europa a maggio
- ▶ Mercato auto UE in crescita ad aprile: +5,1% le immatricolazioni, boom elettrificato
- ▶ Auto, immatricolazioni Europa in crescita in aprile

MOTORI / Mondo Motori

Autopromotec, il fine vita dell'auto diventa una nuova risorsa industriale

Al primo appuntamento di Autopromotec Dialogues si discute di economia circolare ed ELV

MILANO, 23 giugno 2026, 14:49

Redazione ANSA

Condividi



↑ Autopromotec, il fine vita dell'auto diventa una nuova risorsa industriale -
RIPRODUZIONE RISERVATA

I veicolo fuori uso non sarà più considerato un rifiuto, ma una risorsa strategica da reinserire nel ciclo produttivo.

È questo il messaggio emerso dal primo appuntamento degli Autopromotec Dialogues, il ciclo di incontri che accompagnerà il percorso verso la 31esima edizione di Autopromotec, in programma a BolognaFiere dal 26 al 29 maggio 2027.

L'evento, ospitato presso la sede dell'Automobile Club Milano e intitolato 'ELV Revolution: quando la fine diventa un nuovo inizio', ha acceso i riflettori su uno dei temi più rilevanti per il futuro dell'automotive europeo, ovvero la gestione dei veicoli fuori uso nell'ambito della transizione ecologica e dell'economia circolare.

Al centro del dibattito il nuovo regolamento europeo sugli End-of-Life Vehicles (ELV), approvato dal Parlamento europeo e in attesa dell'adozione formale da parte del Consiglio dell'Unione europea, che entrerà in vigore 24 mesi dopo la sua approvazione definitiva.

L'obiettivo della normativa è ridefinire l'intero ciclo di vita dell'automobile, dalla progettazione allo smontaggio finale, incentivando la produzione di veicoli più facili da riparare, riutilizzare, smontare e riciclare. Durante l'incontro è emerso come la sfida non riguardi soltanto la sostenibilità ambientale, ma anche la competitività industriale europea e la gestione delle materie prime strategiche.

Acciaio, alluminio, rame, plastica e componenti riutilizzabili sono destinati infatti a diventare parte integrante di una nuova catena del valore. Secondo quanto evidenziato da Lorella Volpato, vicepresidente di ADA (Associazione Demolitori Automotive), il settore del recupero ha già raggiunto elevati livelli di efficienza industriale, superando l'obiettivo dell'85% di reimpiego e riciclo calcolato sul peso dei veicoli trattati. "Il fine vita del veicolo - ha dichiarato - non è l'ultima tappa della filiera: è il punto da cui riparte il valore".

Dal lato dei costruttori, Luca De Vita di ANFIA ha ricordato che il nuovo quadro normativo introduce obiettivi progressivi sull'utilizzo della plastica riciclata: il 15% entro sei anni e il 25% entro dieci anni, con almeno il 20% proveniente dal recupero a circuito chiuso dei veicoli a fine vita. "La circolarità non si aggiunge all'auto dopo - ha spiegato De

Vita - ma va progettata dentro l'auto, fin dall'inizio".

Importante, nel processo circolare, anche il contributo del mondo industriale. Stellantis, presente all'evento con Manuela Crippa, head of circular economy global commercial and marketing development - attraverso il programma SUSTAINera, ha ribadito l'importanza di progettare i veicoli in ottica circolare già dalla fase di sviluppo, favorendo il recupero dei materiali e il riutilizzo dei componenti. Un approccio che, secondo il gruppo, può tradursi in un risparmio fino al 70% per i clienti che scelgono ricambi originali usati.

Il confronto ha coinvolto anche il mercato aftermarket. I dati presentati da GiPA Italia, sulla base delle rilevazioni effettuate in Francia, mostrano una crescente accettazione dei ricambi provenienti dall'economia circolare sia da parte dei riparatori sia degli automobilisti, confermando una progressiva maturazione del settore.

Riproduzione riservata © Copyright ANSA

**Anfia, crescita mercato auto in Europa rallenta, Ue rafforzi la nostra filiera**

«A maggio il mercato dell'auto nell'Unione europea chiude a +3,2%, registrando la quarta variazione positiva consecutiva da inizio anno, seppur con un rallentamento dei ritmi di crescita». Così Roberto Vavassori, presidente di **Anfia** (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica), commentando i dati auto europei. «La transizione verso la mobilità a zero emissioni procede, intanto, con velocità differenti nei vari Paesi. In Italia, nonostante la crescita a doppia cifra delle immatricolazioni di vetture elettriche nel mese (+86,5%) e nel progressivo da inizio anno (+75,7%), la quota delle vendite di Bev a gennaio-maggio 2026 si ferma all'8,2%, ultima nel confronto con gli altri 4 major market, mentre le ibride tradizionali superano il 50% di quota», aggiunge. «Contemporaneamente, in Ue continua il dibattito sul Pacchetto Automotive e sia il Parlamento che il Consiglio mostrano evidenti spaccature sull'adozione di un approccio condiviso. **Anfia** prosegue, in questo senso, la sua opera di sensibilizzazione per l'attuazione di un percorso pragmatico che tenga in debito conto le esigenze dei consumatori e la necessità di un rafforzamento competitivo della filiera automotive europea, che trovi espressione anche nella prossima definizione di requisiti di contenuto locale per valorizzare la produzione di autoveicoli sul territorio», sottolinea Vavassori.

POTREBBE INTERESSARTI

[**Anfia, crescita mercato auto in Europa rallenta, Ue rafforzi la nostra filiera**]

Economy

23 Giugno 2026

Economy
READER EQUALITY ACCELERATOR

Costruire News

Economy FRANCHISING

RICERCA

IMPRESE | LAVORO | DIGITAL | MERCATI | SOSTENIBILITÀ | STORIE | PROFESSIONISTI | ALTRE ▼

Home > Sostenibilità > ELV, end of life vehicles directive: quando la fine diventa un nuovo...

ELV, end of life vehicles directive: quando la fine diventa un nuovo inizio

ELV, end of life vehicles directive: si è svolto oggi a Milano il primo appuntamento degli Autopromotec Dialogues dedicato alla rivoluzione circolare dei veicoli fuori uso.

Di Redazione Web - 23/06/2026

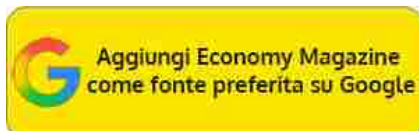


Un momento dell'incontro "ELV Revolution: quando la fine diventa un nuovo inizio", moderato dal direttore di Lifegate Roberto Sposini.

ELV, end of life vehicles directive: si è svolto oggi a Milano, presso la prestigiosa sede dell'Automobile Club Milano, il primo appuntamento degli Autopromotec Dialogues, il



ciclo di incontri dedicati alla stampa che accompagna il percorso verso la 31esima edizione di **Autopromotec**, la biennale internazionale delle attrezzature e dell'aftermarket automobilistico, in programma presso il quartiere fieristico di BolognaFiere dal 26 al 29 maggio 2027. L'incontro, dal titolo "ELV Revolution: quando la fine diventa un nuovo inizio", ha acceso il confronto su uno dei temi oggi più strategici per il futuro dell'automotive e dell'aftermarket: l'evoluzione della gestione dei veicoli fuori uso alla luce della transizione ecologica, dell'economia circolare e del nuovo quadro normativo europeo.



Pietro Meda, Presidente di Automobile Club Milano, ha portato il suo benvenuto ai partecipanti. La mattinata è stata introdotta e condotta da **Roberto Sposini**, giornalista e Direttore Responsabile di Lifegate, che ha inquadrato il tema del fine vita del veicolo come uno snodo sempre più centrale nella trasformazione industriale del comparto. Al centro dell'incontro il nuovo regolamento europeo dedicato alla circolarità dei veicoli e alla gestione degli End-of-Life Vehicles (ELV), destinato a ridefinire in profondità l'intero ciclo di vita dell'automobile: dalla progettazione alla produzione, dall'uso allo smontaggio, fino al recupero di materiali, componenti e valore industriale. Il nuovo regolamento europeo sulla circolarità dei veicoli e sulla gestione dei veicoli fuori uso (End-of-Life Vehicles, ELV), è stato approvato in via definitiva dal Parlamento nella giornata di giovedì 18 giugno. Il provvedimento dovrà ora essere formalmente adottato dal Consiglio dell'Unione europea. L'applicazione scatterà 24 mesi dopo l'entrata in vigore.

ELV, end of life vehicles directive: la normativa

Il nuovo impianto normativo europeo punta a superare una visione del veicolo fuori uso come semplice rifiuto, per riconoscerlo invece come una risorsa da reinserire nel ciclo produttivo. Tra gli elementi più rilevanti emersi nel corso del confronto, il regolamento rafforza i criteri di ecodesign, promuovendo veicoli più facilmente smontabili, riparabili, riutilizzabili e riciclabili, accompagnati da indicazioni più chiare per la rimozione e la sostituzione dei componenti. Nel corso del dibattito è emerso con forza come questa trasformazione non riguardi soltanto la sostenibilità ambientale, ma anche la competitività industriale dell'Europa e il controllo strategico delle risorse. Acciaio, alluminio, rame, plastica e componenti ancora riutilizzabili diventano infatti parte di una nuova catena del valore in cui il fine vita del veicolo assume un ruolo sempre più decisivo.

Lorella Volpato, Vicepresidente di ADA – Associazione Demolitori Automotive e titolare



e CEO di Autodemolizioni Volpato, ha sottolineato il ruolo crescente degli operatori del settore all'interno del nuovo ecosistema industriale. Nel corso del suo intervento ha ricordato che, secondo gli ultimi rapporti ISPRA richiamati nel dibattito, il comparto è già in grado di superare il target dell'85% di reimpiego e riciclo calcolato sul peso dei veicoli trattati, a conferma di un settore composto da imprese sempre più attrezzate sul piano industriale, tecnologico e della tracciabilità. "Il fine vita del veicolo non è l'ultima tappa della filiera: è il punto da cui riparte il valore."

Le nuove auto dovranno avere un contenuto di plastica riciclata

Luca De Vita, Relazioni Istituzionali e Area Tecnica e Affari Regolamentari di ANFIA – Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica, ha richiamato l'attenzione sulle implicazioni della nuova disciplina per i costruttori. Il regolamento introduce infatti un percorso progressivo sul contenuto di plastica riciclata nei veicoli – 15% entro 6 anni e 25% entro 10 anni – con almeno il 20% proveniente da riciclo a circuito chiuso di veicoli fuori uso, oltre a confermare le soglie dell'85% per riciclabilità/riutilizzabilità e del 95% per recuperabilità/riutilizzabilità, aggiornando però le metodologie di calcolo e incidendo anche sulla gestione dei veicoli multistage. "La circolarità non si aggiunge all'auto dopo: va progettata dentro l'auto, fin dall'inizio."

Sul versante industriale, Manuela Crippa, Head of Circular Economy Global Commercial and Marketing Development di Stellantis-SUSTAINera, ha evidenziato il valore strategico del recupero lungo tutto il ciclo di vita del veicolo. L'impegno aziendale si concretizza a partire dalla progettazione di vetture già in ottica circolare, attraverso processi di Design for Circular Economy che favoriscano il recupero di materiali e componenti a fine vita, destinati sia al riciclo — anche per essere reintrodotti nella produzione di nuovi componenti e veicoli, quindi totale ciclo chiuso (closed loop) — sia al riutilizzo come ricambi originali usati. In un Paese in cui l'età media del parco circolante arriva a circa 12-13 anni, i ricambi usati rappresentano una soluzione concreta per i clienti, offrendo un risparmio fino al 70% rispetto al nuovo, coniugando affiancando sostenibilità ambientale e accessibilità economica. «La fine di un veicolo non coincide con la fine del suo valore: è l'inizio di un nuovo ciclo.»

Il ruolo dei riparatori

Il punto di vista del mercato e dell'evoluzione della domanda, portato da GiPA Italia, rappresentata da Rosaria Amodio, Business Development Manager e da Romain Gougeon, Country Manager Italia, ha evidenziato come la transizione verso l'economia circolare coinvolga non solo industria e normativa, ma anche riparatori e automobilisti.



EcoTODAY



Converteo sbarca a Milano: la sfida ora è trasformare l'IA in...

Redazione Web - 23/06/2026

L'intelligenza artificiale non è più una promessa tecnologica né un laboratorio di sperimentazione confinato a pochi progetti pilota. La nuova sfida per le imprese...



Gattinoni cresce ancora: nel 2025 utile +30% e volume d'affari a...

19/06/2026



Acea si aggiudica la gestione del servizio idrico del Sannio fino...

19/06/2026



Piano Casa, la svolta entra nel vivo: più fondi ai Comuni...

19/06/2026



Vittoria Assicurazioni rilancia sulla prevenzione: al via il Vittoria for Women...

18/06/2026

Scopri di più

Nel corso dell'intervento è stato ricordato che GiPA sviluppa i propri osservatori in oltre 30 Paesi e che, secondo i dati raccolti in Francia, Paese pioniere nella transizione, qui l'81% dei riparatori dichiara di conoscere il concetto di ricambi provenienti dall'economia circolare, il 78% si dice informato sulla normativa, il 96% considera queste soluzioni una valida risposta quando il ricambio nuovo non è disponibile, l'88% le vede come un vantaggio competitivo e l'85% degli automobilisti reagisce positivamente alla proposta di un ricambio proveniente dall'economia circolare. "La transizione circolare funziona davvero quando crea fiducia: nei riparatori, negli automobilisti e nel mercato."

Daniele Bresolin, Amministratore Delegato e Socio Fondatore della Bresolin Spa, sottolinea che "per trasformare il rottame in risorsa servono regole rigide e processi digitali e controllati". La tecnologia oggi ci consente di mappare il veicolo dall'acquisizione ai vari processi di messa in sicurezza come la bonifica dei liquidi pericolosi, fino alla gestione documentale, azzerando i rischi amministrativi e garantendo il pieno rispetto della normativa vigente. L'economia circolare non si fa con la sola buona volontà, ma oggi si costruisce con i dati e con una visione molto chiara di compliance normativa.

A chiudere i lavori è stata Enrica Lazzarini, Amministratore Delegato di Autopromotec, che ha richiamato il valore del percorso avviato con gli Autopromotec Dialogues, evoluzione dei Talks della scorsa edizione, come spazio di confronto sui temi destinati a ridefinire il futuro del settore, dalla transizione industriale alla sostenibilità, fino ai nuovi equilibri della filiera automotive e dell'aftermarket.

Con questo primo appuntamento, gli Autopromotec Dialogues si confermano come un osservatorio dedicato ai grandi cambiamenti in atto nel comparto, mettendo al centro una convinzione condivisa dai protagonisti dell'incontro: nel nuovo scenario europeo, il fine vita del veicolo non è più la conclusione di un processo, ma l'inizio di una nuova catena del valore.

[elv](#) [ELV end of life vehicles](#) [ELV end of life vehicles autopromotec](#)

[ELV end of life vehicles directive](#)

[Articolo precedente](#)

P3 inaugura sviluppo logistico a Ferentino per il tenant Action



ITALIAN TRADE AGENCY

ICE - Agenzia per la promozione all'estero e l'internazionalizzazione delle imprese italiane

Hub multimediale Edilizia, Costruzioni &
Real Estate in Italia – Scopri di più



comsteel right

Gruppo fiori - manchette

siderweb

LA COMMUNITY DELL'ACCIAIO

NEWS

PREZZI

MERCATI

BILANCI

SIDERWEB

ESG

EVENTI

SHOP

EDUCATIONAL

ABBONAMENTI

SCOPRI
SIDERWEB

PROVA GRATUITA



RICERCA



ACCEDI A SIDERWEB



ARTICOLI SIMILI

5 marzo 2026

ANFIA: «IAA PRIMO PASSO A TUTELA DELL'AUTOMOTIVE UE»

L'associazione plaude soprattutto all'introduzione di regole sul contenuto locale della componentistica

di Federico Fusca

26 febbraio 2026

AUTOMOTIVE, ANFIA: «INSERIRE LOCAL CONTENT NELL'IAA»

L'associazione chiede misure di protezione e stimolo per la componentistica nell'Industrial Accelerator Act

di Federico Fusca

24 febbraio 2026

AUTOMOTIVE, FALSA PARTENZA DEL MERCATO UE A GENNAIO 2026

Vavassori (Anfia): «Positivi i segnali dell'elettrico, ma preoccupa la crescita dei brand cinesi»

di Federico Fusca

30 gennaio 2026

ANFIA: «SI ALLA SVOLTA GREEN, MA VA CALATA NELLA COMPLESSITA' DEL COMPARTO»

L'associazione ha presentato al Mimit le proprie proposte di modifica al Pacchetto Automotive Ue

di Federico Fusca

23 giugno 2026

AUTOMOTIVE, CRESCITA MODERATA DEL MERCATO UE A MAGGIO

Vavassori (Anfia): «La transizione verso la mobilità green procede a velocità differenti nei vari Paesi»

di Federico Fusca

Altre News

[Home](#) / [News](#) / Automotive, crescita moderata del mercato Ue a mag...

Automotive, crescita moderata del mercato Ue a maggio

Vavassori (Anfia): «La transizione verso la mobilità green procede a velocità differenti nei vari Paesi»

23 giugno 2026

Benvenuto in siderweb

Accedi

Username

Password

☐ Ricordami

Login



Password dimenticata?

Se non sei abbonato e vuoi continuare a leggere l'articolo, attiva la **prova gratuita**. Per sette giorni potrai navigare il sito e al termine del periodo decidere se abbonarti o continuare con i servizi gratuiti.

Prova gratuita

Se vuoi sfruttare tutti i **vantaggi dell'abbonamento**, scopri la formula più adatta alle tue esigenze.

Abbonamenti

Puoi anche **registrarti gratuitamente** per sfruttare i servizi a disposizione di tutti gli utenti. Potrai partecipare ai nostri eventi con i principali player italiani e internazionali, ricevere il siderweb TG e la newsletter Weekly con gli aggiornamenti più rilevanti della settimana, accedere a pubblicazioni e analisi esclusive della redazione.

Registrati ora.

Registrati

Sideralba

MERCATI

22 giugno 2026

**COILS,
MERCATO
FERMO IN
ATTESA DELLE
QUOTE UE**

Scambi deboli e import quasi assente. I produttori preparano possibili rialzi prima della pausa estiva

Rottame: il ribasso prende forma

19 giugno 2026

**ROTTAME: IL
RIBASSO
PRENDE
FORMA**

Nuovi contratti in calo di 5-10 €/t. A luglio possibile ulteriore pressione sui prezzi

Ghisa: domanda quasi ferma

19 giugno 2026

**GHISA:
DOMANDA
QUASI FERMA**

Acciaierie assenti dal mercato e fonderie selettive. La concorrenza del rottame frena gli acquisti ai livelli attuali

5 marzo 2026

**ANFIA: «IAA PRIMO PASSO A TUTELA
DELL'AUTOMOTIVE UE»**

L'associazione plaude soprattutto all'introduzione di regole sul contenuto locale della componentistica

di Federico Fusca



26 febbraio 2026

**AUTOMOTIVE, ANFIA: «INSERIRE LOCAL
CONTENT NELL'IAA»**

L'associazione chiede misure di protezione e stimolo per la componentistica nell'Industrial Accelerator Act

di Federico Fusca



24 febbraio 2026

**AUTOMOTIVE, FALSA PARTENZA DEL
MERCATO UE A GENNAIO 2026**

Vavassori (Anfia): «Positivi i segnali dell'elettrico, ma preoccupa la crescita dei brand cinesi»

di Federico Fusca



30 gennaio 2026

**ANFIA: «SI ALLA SVOLTA GREEN, MA VA
CALATA NELLA COMPLESSITA' DEL
COMPARTO»**

L'associazione ha presentato al Mimit le proprie proposte di modifica al Pacchetto Automotive Ue

di Federico Fusca



Altre News

Altre analisi

IMMATRICOLAZIONI 2026 +9,4% CONTRO IL +4% DELL'EUROPEA

L'auto mette il turbo in Italia: vendite meglio che nel resto della Ue

■ Il mercato europeo dell'Auto prosegue la fase di recupero. Secondo i dati diffusi da Acea, a maggio le immatricolazioni ammontano a 955.013 unità, +3,2% rispetto al 2025 (a 955.013 unità) mentre considerando i primi cinque mesi del 2026 risultano in crescita del 4% annuo (4.748.801 unità), segnalando un avvio positivo ma ancora condizionato da incertezze geopolitiche e macroeconomiche.

Dentro questo quadro, l'Italia mostra una dinamica più solida rispetto agli altri grandi mercati europei. Nei primi cinque mesi del 2026 le immatricolazioni italiane si attestano a 789.802 unità, in crescita del 9,4%, con un mese di maggio che registra +7,6% (a 150.096 unità). Una performance che colloca il mercato nazionale tra i più dinamici tra i major europei, insieme a Regno Unito e Francia, e che con-

ferma una tenuta superiore rispetto alla media del continente.

Nel dettaglio, la Germania registra 1.188.015 immatricolazioni (+3,6%), la Francia 668.378 unità (-0,6%), la Spagna 519.283 (+5,8%) e il Regno Unito 924.763 (+8,7%). Il quadro dei principali mercati evidenzia una domanda ancora fortemente influenzata da incentivi, costo del credito e transizione tecnologica. Sul fronte

industriale, proprio l'Italia è uno dei punti di maggiore esposizione di Stellantis: a maggio il gruppo ha immatricolato 146.381 vetture nell'Ue, in calo del 2,6% rispetto alle 150.347 del 2025, ma nei primi cinque mesi dell'anno registra una crescita del 5,7%, con 794.708 unità contro le 751.940 del 2025. Un andamento che riflette una fase di normalizzazione dopo i picchi precedenti, ma anche la cen-

tralità del mercato italiano nella tenuta complessiva del gruppo.

La struttura del mercato, come sottolineano i dati Acea, continua a cambiare rapidamente. Le ibride si confermano la prima alimentazione in Europa con il 37,8% delle immatricolazioni, mentre le elettriche a batteria raggiungono il 20% del totale, in forte aumento rispetto al 15,3% dell'anno precedente. In parallelo, benzina e diesel arretrano complessivamente al 30,1%, contro il 38% precedente, segnando la progressiva perdita di peso delle motorizzazioni tradizionali. La transizione verso l'elettrificazione procede, insomma, anche se in modo diverso all'interno dell'Ue. In Italia, secondo Anfia, le alimentazioni alternative rappresentano ormai oltre il 70% del mercato, trainate soprattutto da ibride ed elettrificate.



FATTI A MOTORE

24 GIUGNO 2026

Ultimo aggiornamento: 11:09

L'auto del futuro si smonta e si riutilizza. Così i ricambi usati possono far risparmiare il 70%

DIMATTIA ECCELI

Al primo appuntamento di Autopromotec Dialogues, gli operatori del settore spiegano come riutilizzo e rigenerazione dei componenti possano ridurre i costi per gli automobilisti



SEGUI FQ SU

AGGIUNGI AI PREFERITI

DISCOVER

WHATSAPP



COMMENTI



TAG AciRevisione AutoUnione Europea

“La fine di un **veicolo** non coincide con la fine del suo **valore**: è l'inizio di un nuovo

IN PRIMO PIANO

24 GIU 2026

Alemanno è uscito dal carcere: “Farò politica con Vannacci. Meloni apra dibattito nella destra”



L'ex sindaco di Roma lascia Rebibbia dopo un anno e mezzo: "Parlerò a Nordio del sovraffollamento carcerario". Stasera a cena con il leader di Futuro Nazionale

DILUCA DE CAROLIS
EREDAZIONE POLITICA

(14)

24 GIU 2026

Meloni teme che Trump scopra il riarmo gonfiato



DIGIACOMO SALVINI

(5)

24 GIU 2026

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

ciclo". Parola di **Manuela Crippa**, a capo della divisione Circular Economy Global Commercial e Marketing Development di Stellantis-SustainEra, intervenuta presso la sede dell'Ac di Milano al primo degli appuntamenti di **Autopromotec Dialogues**, gli approfondimenti organizzati per i media in vista dell'edizione 2027 della rassegna biennale internazionale delle attrezzature e dell'aftermarket automobilistico, che si svolgerà a **BolognaFiere** tra il 26 e il 29 maggio dell'anno prossimo. La stessa manager anticipa possibili **risparmi** per i **consumatori** sui ricambi usati e "rigenerati" anche fino al 70%: si tratta di **pezzi** già in commercio e che, ad esempio in Francia, i professionisti dell'autoriparazione hanno l'obbligo almeno di presentare come alternativa ai clienti, più o meno come si fa con i farmaci generici che hanno lo stesso principio attivo degli altri.

Per **Pietro Meda**, presidente della sezione meneghina dell'Automobil Club, questa inedita proposta commerciale potrebbe consentire di aumentare la **sicurezza** stradale, visto che ricambi più accessibili che garantiscono le stesse prestazioni possono consentire di mantenere in salute un **parco circolante** piuttosto vecchio: l'anzianità di quello italiano è fra i 12 e i 13 anni.

Con la futura entrata in vigore del **regolamento** UE sulla circolarità dei veicoli e sulla gestione di quelli fuori uso (il 18 giugno il provvedimento è stato approvato dall'Europarlamento, ma servirà ancora il via libera del Consiglio dell'Unione Europea) cambierà ulteriormente l'approccio allo "**smaltimento**" delle auto. Che già oggi vengono progettate per venire smontate e recuperate più facilmente e domani lo saranno sempre di più. È una questione ambientale, ma anche economica, perché riuso e riutilizzo delle risorse consentono di eliminare gli sprechi e di ridurre la dipendenza dalle forniture di altri paesi.

Il dispositivo ha introdotto novità nei **sistemi di calcolo**, confermando i livelli di riciclabilità / riutilizzabilità (minimo 85%) e di recuperabilità / riutilizzabilità (95%) e imponendo contenuti di plastiche riciclate del 15% entro 6 anni e del 25% entro 10 con almeno il 20% proveniente da riciclo a circuito chiuso di veicoli fuori uso: i dettagli sono stati illustrati da **Luca De Vita**, dell'ANFIA.

L'industria dell'auto europea, alle prese con una congiuntura particolarmente difficile, potrebbe trasformare le **ricadute** del nuovo dispositivo in un vantaggio competitivo: "È tra i più interessanti processi di riconfigurazione perché cambia il modo per creare valore", suggerisce **Lorella Volpato**, vice presidente dell'Associazione Demolitori Automotive (ADA). In Italia il settore vale 40.000 addetti, ma le case dovessero di integrare l'intera filiera del recupero il rischio è quello dell'estinzione del comparto: "Un'ipotesi possibile, ma non probabile", aggiunge Volpato, secondo la quale le aziende del comparto sono "mature e performanti".

L'**efficienza** è fondamentale, a cominciare dalle mescole dei materiali e dal design della componentistica: meno sono complessi e più diventa semplice recupero e riutilizzo. "Non sprecare è un'arte", puntualizza **Crippa**, che cita anche i tre hub

L'Italia ribolle (come ogni anno), Mercalli: "Noi climatologi inascoltati e insultati. Dipende dal fatto di avere un presidente Usa negazionista"

DIELISABETTA AMBROSI

(31)

24 GIU 2026

"Vuoi la tua cartella clinica? Paga". Così fan (quasi) tutti, ma è contro le norme Ue: ecco come difendersi e ottenerla gratis

DICHARA BRUSINI

(8)

MILLENNIUM→

L'ULTIMO NUMERO - Giugno 2026

G8 25 anni dopo: ecco chi aveva

ragione



LEGGI TUTTO IL NUMERO



11:21 - Next-Gen Food, 118 startup italiane in prima linea per innovare filiera, dal campo alla tavola

11:13 - Salute, indagine Iqvia: "1 italiano su 3 non segue controlli post infarto o ictus", al via campagna

10:23 - Fondazione Antonio Presti, "L'immensità

distribuiti fra Italia, Marocco e Brasile attraverso il quale il gruppo ha cominciato a valorizzare l'economia circolare. Quando era diventato Ceo di Renault, **Luca de Meo** ne aveva fatto uno dei pilastri del rilancio. Recuperare pezzi e materiali significa innescare un percorso virtuoso che limita il consumo materiali come acciaio, alluminio, rame e plastiche, di conseguenza, può generare risparmi e diventare interessante dal punto di vista finanziario. Per una volta, pare, anche con un vantaggio diretto per gli automobilisti.

Autopromotec ha già deciso l'argomento del prossimo "dialogo": "Ci occuperemo degli **Adas**", anticipa **Enrica Lazzarini**, la Ceo. Meda accoglie con entusiasmo la scelta: "Per l'Acì è 'il' tema, perché la sicurezza sulle strade è fondamentale e dobbiamo lavorare a tutti i livelli soprattutto con i giovani".

CORRELATI MOTORI →

24 GIU 2026

Audi A3 si rinnova. Abitacolo hi-tech e assistenza alla guida evoluta



DIOMAR ABU EIDEH

23 GIU 2026

Fiat rilanci: Cabrio Dol 20 mila eur



0 DIMATTIA ECHE



dell'immenso" per celebrare il Rito della Luce 2026

22:41 - Mondiali, Deschamps torna in Francia: morta la madre del ct dei Bleus

21:13 - Tajani: "Liberi gli attivisti italiani della Flotilla detenuti in Libia"

19:36 - Meloni: "Colpita da parole Trump, ma lavoro bilaterale deve tornare alla normalità"

18:37 - Calderone a Civ: "Continuate a svolgere vostre funzioni, da bonus possibili effetti positivi"

www.adnkronos.com



Gentile lettore, la pubblicazione dei commenti è sospesa dalle 20 alle 9, i commenti per ogni articolo saranno chiusi dopo 72 ore, il massimo di caratteri consentito per ogni messaggio è di 1.500 e ogni utente può postare al massimo **150 commenti alla settimana**. Abbiamo deciso di impostare questi limiti per migliorare la qualità del dibattito. È necessario attenersi **Termini e Condizioni di utilizzo del sito (in particolare punti 3 e 5)**: evitare gli insulti, le accuse senza fondamento e mantenersi in tema con la discussione. I commenti saranno pubblicati dopo essere stati letti e approvati, ad eccezione di quelli pubblicati dagli utenti in white list (vedere il punto 3 della nostra policy). Infine non è consentito accedere al servizio tramite account multipli. Vi preghiamo di segnalare eventuali problemi tecnici al nostro [supporto tecnico](#) La Redazione

il Fatto Quotidiano

TERMINI E CONDIZIONI D'USO PRIVACY POLICY CAMBIA IMPOSTAZIONI PRIVACY PUBBLICITÀ ABBONATI NEWSLETTER FAQ GERENZA CONTATTI

TV LOFT SCUOLA DEL FATTO FONDAZIONE FQ MILLENNIUM PAPER FIRST IOS CELGOCOMMUNITY



© 2009 - 2026 SEIF S.p.A. - C.F. e P.IVA 10460121006

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

FLEETTIME

AUTOMOTIVE NEWS FOR YOUR BUSINESS

[Fleet Manager](#) [Case auto](#) [Noleggio](#) [Elettriche Ibride](#) [LCV](#) [Industry](#) [News Fuoriorario](#) [OltreFrontiera](#) [Twin Fleet](#) [Podcast](#)

ELV Revolution: il nuovo valore del fine vita auto

24 Giugno 2026 [News Fuoriorario](#) [No Comment](#)

Agli Autopromotec Dialogues di Milano si analizza l'impatto del nuovo regolamento europeo sui veicoli fuori uso.

La svolta circolare per la filiera dell'aftermarket – Presso la sede dell'Automobile Club Milano si è tenuto il primo appuntamento degli *Autopromotec Dialogues*, il ciclo di incontri stampa che accompagna il comparto verso la 31esima edizione di Autopromotec (in programma a BolognaFiere dal 26 al 29 maggio 2027). Il focus dei lavori, intitolato **"ELV Revolution: quando la fine diventa un nuovo inizio"**, ha aperto il confronto sulle nuove direttive che regolano la gestione dei veicoli fuori uso (End-of-Life Vehicles, ELV), alla luce del nuovo impianto normativo approvato in via definitiva dal Parlamento europeo il 18 giugno. Il provvedimento, che attende l'adozione formale dal Consiglio dell'Unione Europea e scatterà 24 mesi dopo l'entrata in vigore, punta a superare la concezione del veicolo a fine vita come semplice rifiuto. L'obiettivo è riconoscerlo come risorsa strategica da reinserire nel ciclo produttivo, rafforzando i criteri di ecodesign per promuovere vetture più facilmente smontabili, riparabili e riciclabili.

Fleetime magazine digitale maggio 2026



Nuova Audi Q4 e-tron rivoluziona l'era Beyond Electric



Search ...

Search

Breaking news

Mercato automotive 2025: l'analisi

Contenuto riciclato e nuove catene del valore per i costruttori

La transizione verso l'economia circolare incide direttamente sulle strategie industriali dei costruttori. Le nuove disposizioni introducono un percorso progressivo per l'impiego di materie prime seconde, stabilendo quote precise e confermando i target di recupero complessivi:

- **Plastica riciclata:** obbligo di integrazione pari al 15% entro 6 anni e al 25% entro 10 anni, con almeno il 20% proveniente da riciclo a circuito chiuso (closed loop) di altri veicoli fuori uso.
- **Target di peso:** conferma delle soglie dell'85% per la riciclabilità/riutilizzabilità e del 95% per la recuperabilità complessiva, con l'aggiornamento delle metodologie di calcolo.

Come evidenziato da [ANFIA](#), la circolarità diventa così un elemento nativo della progettazione dell'auto, volto a garantire all'Europa il controllo strategico di risorse fondamentali quali acciaio, alluminio, rame e componenti riutilizzabili.

L'impatto economico: la prospettiva di Stellantis e dei demolitori

Il comparto italiano della demolizione si dimostra già strutturato per affrontare il cambiamento: i dati ISPRA richiamati dall'Associazione Demolitori Automotive (ADA) confermano che le imprese nazionali superano regolarmente il target dell'85% di reimpiego e riciclo sul peso dei veicoli trattati, grazie a standard elevati di tracciabilità.

Sul fronte dei grandi costruttori, l'esperienza di **Stellantis-SUSTAINera** evidenzia come il recupero di componenti e materiali rappresenti una leva strategica per proteggere il TCO e favorire l'accessibilità della mobilità. In un mercato come quello italiano, caratterizzato da un'età media del parco circolante di circa 12-13 anni, l'adozione di ricambi originali usati e rigenerati garantisce alle aziende e ai clienti finali un risparmio economico fino al 70% rispetto al nuovo, coniugando sostenibilità ambientale ed efficienza finanziaria.

Mappatura digitale, dati e orientamento del mercato

La trasformazione del comparto richiede una rigorosa gestione dei processi e della conformità normativa. Gli operatori del settore sottolineano come la digitalizzazione sia indispensabile per mappare ogni singola fase del veicolo – dall'acquisizione alla bonifica dei liquidi pericolosi, fino alla gestione documentale – azzerando i rischi amministrativi per le imprese partner.

Le analisi sull'evoluzione della domanda presentate da GIPA Italia confermano la maturazione del mercato. Prendendo come riferimento la Francia, paese pioniere nella transizione aftermarket, l'81% dei riparatori dichiara di conoscere i ricambi da economia circolare e il 96% li considera una valida soluzione in caso di indisponibilità del nuovo. Una risposta ampiamente condivisa dagli automobilisti, con l'85% dei clienti che reagisce positivamente alla proposta, consolidando un rapporto di fiducia basato sulla trasparenza dei dati.

dell'UNRAE



Conferenza CO2: a Torino il futuro della mobilità sostenibile



MOVE 2026: Stellantis con connettività satellitare e guida autonoma



Made in Europe, Renault si schiera con Volkswagen e Stellantis



Guarda tutte le news

Guarda le altre cover digitali

Redazione Fleettime

Fonte Autopromotec

No Comments Yet

Lascia un commento

Il tuo indirizzo email non sarà pubblicato. I campi obbligatori sono contrassegnati *

Nome *

Email *

Sito web

« Mercato auto usate: le leve della scelta secondo
Quintegia

Contatti

Fleetime Automotive News
San Donato Milanese (MI)
redazione@fleetime.it

[Privacy Policy](#)[Cookie Policy](#)

Per la pubblicità

EliMedia
20097 - San Donato Milanese
(MI)
Piva 10671390960
advertising@fleetime.it

Certificazioni



Fleetime App

Copyright ©2026. FLEETTIME

6 veicoli commerciali cinesi che vendono in Italia

La penetrazione dei brand cinesi nel settore degli Lcv è minore rispetto a quella delle auto, ma è crescente. Specialmente nel campo dei furgoni elettrici. Come mostrano i dati sulle immatricolazioni forniti da UNRAE, il primato di Fiat nel campo dei veicoli commerciali è indiscusso, con una quota del 24,7%. Segue Ford (18%) e poi Iveco e Peugeot. I brand cinesi, sommati, arrivano a una quota dell'1,7% (nel frattempo le auto cinesi fanno il 12,5% del mercato italiano nei primi quattro mesi del 2026). Ma c'è un però: se guardiamo al mercato dei furgoni elettrici, il leader di mercato è BYD, che è passato da 101 a 1.611 immatricolazioni nel 2025, prendendosi quasi un quinto della torta (dati [Anfia](#)), segue Toyota con 1.169, Ford (1.101), Mercedes-Benz (842), Fiat (598). Maxus in ottava posizione con 319 veicoli.

6 BRAND CINESI DI VEICOLI COMMERCIALI LEGGERI DA TENERE D'OCCHIO

Torniamo alle immatricolazioni dei primi 5 mesi del 2026 (dati UNRAE) e vediamo quali sono i marchi made in China presenti. MARCA 5 mesi 2026 quota% 1. FIAT 2. FORD 3. IVECO 4. RENAULT 5. PEUGEOT 6. CITROEN 7. TOYOTA 8. VOLKSWAGEN 9. MERCEDES 10. OPEL 11. ISUZU 12. LAND ROVER 13. NISSAN 14. PIAGGIO 15. JEEP 16. VOLVO 17. KIA 18. MAN 19. FUSO 20. DACIA 21. RENAULT T.I. FOTON OMODA 24. HYUNDAI 25. G. VICTORIA 26. ALFA ROMEO 27. EVO MAXUS 29. EMC 30. DR JAECOO GREAT WALL 33. SKODA 34. SUBARU BYD 36. KGM 37. DS 38. SUZUKI 39. SPORTEQUIPE altre Totale FOTON Foton Motor è un brand cinese fondato nel 1996 controllato da BAIC Group e importati in Italia tramite la rete di Eurasia Motor Company (EMC). Il marchio si concentra principalmente su pick-up robusti a trazione integrale, autocarri leggeri e soluzioni per il trasporto merci. Foton Tunland G7 (foto EMC auto) Il Foton Tunland G7 è un pick-up a doppia cabina lungo 5,34 metri, dotato di motore 2.0 Turbo Diesel da 162 CV e trazione 4x4 inseribile che si posiziona come un veicolo low cost dall'ottimo rapporto qualità-prezzo per le aziende e l'agricoltura. Leggi Anche: Foton Tunland V9: il pick-up (made in Cina) che non ti aspetti La vendita e l'assistenza ufficiale dei veicoli Foton in Italia si appoggiano a concessionarie specializzate in flotte aziendali e veicoli commerciali.

Pagine: Pagina Pagina Pagina Pagina Pagina Pagina

immagine

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

Autopromotec: la rivoluzione europea dei veicoli fuori uso

Plastica riciclata obbligatoria e componenti tracciati fino al 70% più convenienti. Il destino dell'automobile non si compie più sulla pressa di un demolitore, ma sui tavoli della progettazione industriale e nei canali strategici dell'aftermarket. Con questo chiaro cambio di paradigma si è aperto a Milano, nella storica cornice dell'Automobile Club Milano, il primo appuntamento degli Autopromotec Dialogues Riciclo. Al centro del confronto, c'è il nuovo testo del Regolamento Europeo sui veicoli fuori uso (End-of-Life Vehicles, ELV), approvato in via definitiva dal Parlamento di Strasburgo lo scorso 18 giugno. La normativa, ora in attesa dell'adozione formale da parte del Consiglio UE con applicazione prevista 24 mesi dopo l'entrata in vigore, punta a scardinare il concetto di vettura a fine vita intesa come rifiuto, elevandola a prezioso giacimento di materie prime critiche e industriale da reinserire in un circuito chiuso. Norme UE. Il dibattito ha visto alternarsi i massimi rappresentanti della filiera industriale e della sostenibilità applicata. Lorella Volpato, vicepresidente dell'Associazione Demolitori Automotive (ADA), ha ricordato come il comparto italiano sia già un'eccellenza industriale in grado di superare il target dell'85% di reimpiego e riciclo sul peso complessivo dei veicoli trattati, consolidando la transizione verso aziende tecnologiche e tracciabili. Pezzi riciclati. Dal punto di vista dei costruttori, Luca De Vita (ANFIA) ha approfondito i vincoli tecnici che imporranno una quota obbligatoria di plastica riciclata nei nuovi veicoli (il entro 6 anni e il entro 10 anni, di cui il derivante da filiera closed-loop di vecchi ELV), rimarcando che la circolarità deve essere integrata fin dai primi disegni della vettura. I componenti rigenerati e usati rappresentano un pilastro fondamentale, garantendo al consumatore finale un risparmio economico fino al 10%. Ti potrebbe interessare TI POTREBBERO INTERESSARE



I dati Acea

Auto, in Europa +3,2% a maggio Stellantis flette e cade in Borsa

Da inizio anno il mercato comunitario è salito del 4%, trainato dalle elettriche Primo calo in quattro mesi per l'ex Fca

di D.M.

Il mercato automobilistico europeo cresce anche a maggio, ma il rallentamento di alcuni grandi costruttori e l'avanzata dei marchi cinesi hanno pesato sul comparto in Borsa, con Stellantis tra i titoli peggiori della seduta a Piazza Affari (-6,7%). Secondo i dati Acea, le immatricolazioni nell'Unione Europea sono aumentate del 3,2% nel mese (+3,6% allargato a Regno Unito, Norvegia, Svizzera e Islanda) e del 4% nei primi cinque mesi del 2026, sostenute soprattutto dalle motorizzazioni elettrificate.

A maggio, tuttavia, tra i principali gruppi europei soltanto Bmw ha chiuso in territorio positivo, con un incremento del 4,1% grazie al contributo di Mini (+37,1%). Tutti gli altri hanno registrato un calo delle vendite, compresa Stellantis (-2,3%), che dopo quattro mesi consecutivi di crescita ha visto la propria quota di mercato scendere al 14,3% dal 15,2% di un anno fa. Nel cumulo gennaio-maggio il quadro appare però più favorevole: Volkswagen resta leader con oltre 1,4 milioni di immatricolazioni (+1%), mentre Stellantis cresce del 5,3% e Bmw del 3,3%.

A spiccare è soprattutto la progressione dei costruttori cinesi.

Nel solo mese di maggio Byd ha registrato un aumento delle immatricolazioni del 136,6%, Chery del 244,1% e Leapmotor del 465,1%. Una dinamica che si rafforza nel dato dei primi cinque mesi dell'anno, con crescite rispettivamente del 145%, del 316% e del 553%, confermando il crescente peso dei marchi asiatici sul mercato europeo.

La crescita delle immatricolazioni continua a essere trainata dall'elettrificazione. Le auto ibride tradizionali rappresentano ormai il 37,8% del mercato europeo con quasi 1,8 milioni di unità vendute da gennaio a maggio, mentre le elettriche pure raggiungono il 20% delle immatricolazioni, contro il 15,3%

dello stesso periodo del 2025. In aumento anche le ibride *plug-in*, salite al 9,7%. Prosegue invece il ridimensionamento delle motorizzazioni tradizionali. Le immatricolazioni di vetture a benzina cedono il 18,2%, mentre il diesel scende al 7,6%.

Secondo il presidente di Anfia, Roberto Vavassori, il mercato conferma una crescita moderata mentre la transizione verso la mobilità a zero emissioni procede a velocità differenti nei vari Paesi. In Italia le immatricolazioni di auto elettriche sono aumentate del 75,7% nei primi cinque mesi dell'anno, ma la quota di mercato delle Bev resta all'8,2%, la più bassa tra i cinque maggiori mercati europei.



— Inaugurazione della fabbrica Byd in Brasile (Americo Roberto, Ansa)





Veicoli fuori uso, la rivoluzione europea che cambia l'aftermarket

Di **Marco Lasala** - 24 Giugno 2026

Tempo di Lettura: 2 min



Il futuro dei veicoli fuori uso e il loro ruolo all'interno dell'economia circolare sono stati al centro del primo appuntamento degli **Autopromotec Dialogues**, il ciclo di incontri che accompagnerà il percorso verso la 31ª edizione di Autopromotec, in programma a Bologna dal 26 al 29 maggio 2027.

L'incontro, ospitato presso la sede dell'Automobile Club Milano, ha acceso i riflettori sul nuovo regolamento europeo dedicato agli **End-of-Life Vehicles (ELV)**, recentemente approvato dal Parlamento Europeo e destinato a ridefinire l'intero ciclo di vita dell'automobile, dalla progettazione fino al recupero dei materiali e dei componenti a fine utilizzo.

Ad aprire i lavori è stato il presidente di Automobile Club Milano, **Pietro Meda**, mentre il dibattito è stato moderato dal giornalista e direttore responsabile di Lifegate **Roberto Sposini**.

Un nuovo ruolo per il veicolo a fine vita

Il nuovo quadro normativo europeo punta a superare la tradizionale visione del veicolo fuori uso come semplice rifiuto da smaltire, riconoscendolo invece come una risorsa capace di generare valore attraverso il recupero di materiali strategici e componenti riutilizzabili.

Tra i temi affrontati durante il confronto, particolare attenzione è stata dedicata all'ecodesign e alla necessità di progettare veicoli sempre più facili da smontare, riparare, riutilizzare e riciclare. Una trasformazione che coinvolgerà l'intera filiera automotive, dai costruttori agli operatori dell'aftermarket.

Lorella Volpato, vicepresidente di ADA – Associazione Demolitori Automotive, ha evidenziato come il settore delle demolizioni stia assumendo un ruolo sempre più centrale all'interno del nuovo ecosistema industriale, sottolineando la capacità delle aziende del comparto di raggiungere livelli elevati di recupero e riciclo dei materiali.

Dal punto di vista dei costruttori, Luca De Vita di **ANFIA** ha richiamato l'attenzione sugli obiettivi introdotti dalla normativa europea, che prevede una progressiva crescita dell'utilizzo di plastica riciclata nella produzione dei veicoli e nuovi criteri per la gestione della circolarità lungo l'intero ciclo produttivo.

L'aftermarket protagonista della transizione

Nel corso dell'incontro è emerso anche il contributo che il settore aftermarket può offrire alla transizione verso un modello più sostenibile. Manuel Crippa, responsabile Circular Economy Global Commercial and Marketing Development di Stellantis-SUSTAINera, ha evidenziato il valore dei ricambi provenienti dall'economia circolare, una soluzione che permette di coniugare sostenibilità e contenimento dei costi per gli automobilisti.

Anche GiPA Italia ha portato il proprio contributo al dibattito, illustrando come la diffusione dei ricambi provenienti dall'economia circolare stia trovando crescente consenso tra riparatori e clienti finali nei mercati europei più avanzati.

A chiudere i lavori è stata **Enrica Lazzarini**, amministratore delegato di Autopromotec, che ha ribadito il ruolo degli Autopromotec Dialogues come occasione di confronto sui grandi temi che stanno trasformando l'industria automotive e l'aftermarket.

Il messaggio emerso dall'incontro è chiaro: il fine vita del veicolo non rappresenta più la conclusione di un processo industriale, ma l'inizio di una nuova catena del valore nella quale recupero, riutilizzo e sostenibilità assumono un'importanza sempre maggiore.

TAGS

aftermarket automotive

economia circolare

ELV

ricambi rigenerati

ricambi usati

veicoli fuori uso



Articolo precedente

Tractor of the Year 2027, a Napoli parte la corsa all'innovazione agricola

Articolo successivo

Nuova Audi A3, più digitale e tecnologica che mai

ARTICOLI CORRELATI



Tractor of the Year 2027, a Napoli parte la corsa all'innovazione...

Marco Lasala - 24 Giugno 2026



Exide ad Automechanika 2026: batterie AGM e visione per il futuro

Marco Lasala - 23 Giugno 2026



Brembo ad Automechanika 2026: una visione globale per l'aftermarket

Marco Lasala - 23 Giugno 2026

INFORICAMBI.IT
IL PORTALE DEI RICAMBI AUTO E TRUCK

CHI SIAMO

SEGUICI



©

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K



Ambiente

CO2 Reduction for Transportation Systems. Ricerca e aziende lavorano sui motori termici per abbattere la Co2

Si è conclusa il 10 giugno scorso la sesta edizione del convegno internazionale "CO2 Reduction for Transportation Systems", organizzato da ANFIA e da SAE International Torino Section presso il Museo Nazionale dell'Automobile di Torino, con la partnership tecnica di Iveco Group e di Stellantis Europe e la partnership istituzionale del Dipartimento Energia (DENEG) del Politecnico di Torino, della Camera di commercio di Torino e del Centro Estero per l'Internazionalizzazione del Piemonte (Ceipiemonte).

Focus dell'evento - rivolto a tutti gli stakeholder della filiera automotive (produttori di veicoli, fornitori di componenti e sistemi), enti pubblici, manager, ingegneri e ricercatori - è tracciare lo stato dell'arte delle tecnologie di riduzione della CO2 per i sistemi di trasporto sostenibile - sia in termini di miglioramento dell'efficienza del sistema di propulsione, sia in termini di riduzione del fabbisogno energetico del veicolo - nonché discutere dei trend futuri, promuovendo il dialogo fra imprese, università e centri di ricerca di diversi Paesi e creando opportunità di networking.

Tra le principali tematiche trattate: una panoramica sull'attuale normativa di riferimento e sugli scenari futuri; l'analisi Well To Wheel e del ciclo di vita; i nuovi sviluppi dei sistemi powertrain; l'impiego di carburanti alternativi (inclusi e-fuel e idrogeno) e le tecnologie di elettrificazione e ibridizzazione; le tecnologie di riduzione della domanda di energia dei veicoli, inclusi: aerodinamica, miglioramento della gestione dell'energia a bordo, gestione termica; resistenza al rotolamento e riduzione degli attriti; tecnologie di alleggerimento pesi; infrastrutture di ricarica e rifornimento.

"Ogni due anni, l'appuntamento con la CO2 Reduction for Transportation Systems Conference offre l'interessante opportunità di fare il punto sugli avanzamenti tecnologici e di ricerca della filiera automotive europea e globale su un tema centrale per il futuro del settore - ha affermato Gianmarco Giorda, DG di ANFIA. Quest'anno, la kermesse si è svolta in un contesto nor-

mativo in evoluzione dal punto di vista degli obiettivi europei di decarbonizzazione della mobilità su strada di persone e merci. Infatti, con la pubblicazione, lo scorso dicembre, dell'Automotive Package, la Commissione UE ha avviato l'iter di revisione del regolamento CO2 per autoveicoli leggeri, attualmente all'esame della Commissione Ambiente del Parlamento europeo.

L'auspicio è che i prossimi step procedano senza intoppi e rapidamente - per porre fine all'incertezza normativa nemica delle strategie di investimento delle imprese - nella direzione indicata da ANFIA, ovvero nel segno della differenziazione tra auto e veicoli commerciali leggeri, di un'effettiva e immediatamente applicabile neutralità tecnologica - con una piena apertura ai carburanti rinnovabili, compresa la creazione di una nuova categoria di veicoli da considerarsi a zero emissioni qualora alimentati esclusivamente con carburanti rinnovabili - della flessibilità sui target e sulle sanzioni per i produttori non-compliant, su base quinquennale anziché triennale. È importante mantenere obiettivi ambiziosi, ma lo è altrettanto rendere il percorso per raggiungerli più compatibile con la realtà industriale europea e con la libertà di scelta dei cittadini, ovvero del mercato.

Anche il regolamento europeo sulla riduzione delle emissioni di CO2 dei veicoli industriali necessita di una rapida revisione, finalizzata, nell'immediato, a prevedere una maggiore flessibilità delle sanzioni che già gravano sui Costruttori, e in generale, ad aprirsi ad una molteplicità di soluzioni tecnologiche - che valorizzino anche i carburanti rinnovabili - in grado di rispondere alle variegate esigenze dei player dell'auto-transporto. Per questo specifico comparto, un TCO prevedibile, una rete infrastrutturale adeguata ed efficiente e un approccio che abbracci tutto l'ecosistema del trasporto merci sono condizioni abilitanti irrinunciabili per avviare un cambiamento tangibile nel mercato".

RED

È un settore del digitale di

AGENZIA DI INFORMAZIONE

Imprens è un'agenzia di informazione specializzata in tematica di Roma e regala il primo di indagine di Roma (ovvero numero 45) del 4/2/2026 - costo 0,000 233 - 455, Serie equa e riduzione 0039 Roma, Piazza di Venezia 24, tel. 06-8125.391 - Segreteria di redazione e amministrazione: segreteria@imprens.it - Diffusione media 7.500 copie digitali

direttore responsabile: Giulio Randello - direttore editoriale: Antonio Riva - redattore esperto: Antonio V. Angelo - Modelli: Magazine e carta di Giulio Riva. In redazione e sedi: Alessia Bellacchio, Anna U. Gamba, Giulia Ruffo, Giulia Riva. Collaboratori: Massimo Fiorani, Segretario di redazione: Angela Tomasi, web: kottoloni - redazione@imprens.it

Imprens Srl - Piazza di Venezia 24, 00186 ROMA - P. IVA 12510791008

pneurama

PRODOTTI

MERCATO

DISTRIBUZIONE

INDUSTRY

ASSISTENZA

ALTRO ▼

MAGAZINE

ARCHIVIO ▼



Autopromotec Dialogues, la rivoluzione circolare dei veicoli fuori uso

24 giugno 2026



Autopromotec ha dato il via a Dialogues, il ciclo di incontri dedicati alla stampa che accompagna il percorso verso la 31esima edizione della biennale internazionale delle attrezzature e dell'aftermarket automobilistico, in programma a BolognaFiere dal 26 al 29 maggio 2027. Nel primo appuntamento, tenutosi presso la sede dell'Automobile Club Milano, si è parlato dell'evoluzione della gestione dei veicoli fuori uso alla luce della transizione ecologica, dell'economia circolare e del nuovo quadro normativo europeo. Ad aprire i lavori dell'evento "ELV Revolution: quando la fine diventa un nuovo inizio" è stato Pietro Meda, presidente di Automobile Club Milano.

La mattinata è stata introdotta e condotta da Roberto Sposini, giornalista e Direttore Responsabile di Lifegate, che ha inquadrato il tema del fine vita del veicolo come uno snodo sempre più centrale nella trasformazione industriale del comparto. Al centro dell'incontro il nuovo regolamento europeo dedicato alla circolarità dei veicoli e alla gestione degli End-of-Life Vehicles (ELV), destinato a ridefinire in profondità l'intero ciclo di vita dell'automobile: dalla progettazione alla produzione, dall'uso allo smontaggio, fino al recupero di materiali, componenti e valore industriale. Il nuovo



ARGOMENTI

Prodotti

Mercato

Distribuzione

Industry

Assistenza

Sostenibilità

Normativa

Motorsport

Fiere ed eventi

Formazione

Ricostruzione

Associazioni

Pubbliedazionale

Dai lettori

TAG

Unrae | Pirelli | Continental |
pneumatici | Bridgestone | Hankook
| analisi tecnica | Goodyear | auto |
Mak

MAGAZINE

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

impianto normativo europeo punta a superare una visione del veicolo fuori uso come semplice rifiuto, per riconoscerlo invece come una risorsa da reinserire nel ciclo produttivo. Tra gli elementi più rilevanti emersi nel corso del confronto, il regolamento rafforza i criteri di ecodesign, promuovendo veicoli più facilmente smontabili, riparabili, riutilizzabili e riciclabili, accompagnati da indicazioni più chiare per la rimozione e la sostituzione dei componenti. Nel corso del dibattito è emerso con forza come questa trasformazione non riguardi soltanto la sostenibilità ambientale, ma anche la competitività industriale dell'Europa e il controllo strategico delle risorse. Acciaio, alluminio, rame, plastica e componenti ancora riutilizzabili diventano infatti parte di una nuova catena del valore in cui il fine vita del veicolo assume un ruolo sempre più decisivo. Lorella Volpato, Vicepresidente di ADA - Associazione Demolitori Automotive e titolare e CEO di Autodemolizioni Volpato, ha sottolineato il ruolo crescente degli operatori del settore all'interno del nuovo ecosistema industriale. Nel corso del suo intervento ha ricordato che, secondo gli ultimi rapporti ISPRA richiamati nel dibattito, il comparto è già in grado di superare il target dell'85% di reimpiego e riciclo calcolato sul peso dei veicoli trattati, a conferma di un settore composto da imprese sempre più attrezzate sul piano industriale, tecnologico e della tracciabilità.

Luca De Vita, Relazioni Istituzionali e Area Tecnica e Affari Regolamentari di ANFIA - Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica, ha richiamato l'attenzione sulle implicazioni della nuova disciplina per i costruttori. Il regolamento introduce infatti un percorso progressivo sul contenuto di plastica riciclata nei veicoli - 15% entro 6 anni e 25% entro 10 anni - con almeno il 20% proveniente da riciclo a circuito chiuso di veicoli fuori uso, oltre a confermare le soglie dell'85% per riciclabilità/riutilizzabilità e del 95% per recuperabilità/riutilizzabilità, aggiornando però le metodologie di calcolo e incidendo anche sulla gestione dei veicoli multistage. "La circolarità non si aggiunge all'auto dopo: va progettata dentro l'auto, fin dall'inizio". Sul versante industriale, Manuela Crippa, Head of Circular Economy Global Commercial and Marketing Development di Stellantis-SUSTAINera, ha evidenziato il valore strategico del recupero lungo tutto il ciclo di vita del veicolo. L'impegno aziendale si concretizza a partire dalla progettazione di vetture già in ottica circolare, attraverso processi di Design for Circular Economy che favoriscano il recupero di materiali e componenti a fine vita, destinati sia al riciclo - anche per essere reintrodotti nella produzione di nuovi componenti e veicoli, quindi totale ciclo chiuso (closed loop) - sia al riutilizzo come ricambi originali usati. In un Paese in cui l'età media del parco circolante arriva a circa 12-13 anni, i ricambi usati rappresentano una soluzione concreta per i clienti, offrendo un risparmio fino al 70% rispetto al nuovo, coniugando affiancando sostenibilità ambientale e accessibilità economica. Il punto di vista del mercato e dell'evoluzione della domanda, portato da GiPA Italia, rappresentata da Rosaria Amodio, Business Development Manager e da Romain Gougeon, Country Manager Italia, ha evidenziato come la transizione verso l'economia circolare coinvolga non solo industria e normativa, ma anche riparatori e automobilisti. Nel corso dell'intervento è stato ricordato che GiPA sviluppa i propri osservatori in oltre 30 Paesi e che, secondo i dati raccolti in Francia, Paese pioniere nella transizione, qui l'81% dei riparatori dichiara di conoscere il concetto di ricambi provenienti dall'economia circolare, il 78% si dice informato sulla normativa, il 96% considera queste soluzioni una valida risposta quando il ricambio nuovo non è disponibile, l'88% le vede come un vantaggio competitivo e l'85% degli automobilisti reagisce positivamente alla proposta di un ricambio proveniente dall'economia



circolare. Daniele Bresolin, Amministratore Delegato e Socio Fondatore della Bresolin Spa, sottolinea che "per trasformare il rottame in risorsa servono regole rigide e processi digitali e controllati".

La tecnologia oggi ci consente di mappare il veicolo dall'acquisizione ai vari processi di messa in sicurezza come la bonifica dei liquidi pericolosi, fino alla gestione documentale, azzerando i rischi amministrativi e garantendo il pieno rispetto della normativa vigente. L'economia circolare non si fa con la sola buona volontà, ma oggi si costruisce con i dati e con una visione molto chiara di compliance normativa. A chiudere i lavori è stata Enrica Lazzarini, Amministratore Delegato di Autopromotec, che ha richiamato il valore del percorso avviato con gli Autopromotec Dialogues, evoluzione dei Talks della scorsa edizione, come spazio di confronto sui temi destinati a ridefinire il futuro del settore, dalla transizione industriale alla sostenibilità, fino ai nuovi equilibri della filiera automotive e dell'aftermarket.

[Autopromotec](#)

CONDIVIDI SU



TI POTREBBE INTERESSARE ANCHE



Si concludono i Futurmotive Talks 2026

25 maggio 2026

Due giorni di confronto sul futuro dell'automotive



Al via Futurmotive Talks 2026: a Bologna il confronto sul futuro dell'automotive

20 maggio 2026

Prendono il via domani, al DAMA – Tecnopolo Data Manifattura Emilia-Romagna, i Futurmotive Talks 2026: due giornate di incontri, analisi e dibattito dedicate alle trasformazioni che stanno ridefinendo il settore automotive



Cambio di management in Casa Autopromotec: Enrica Lazzarini nominata nuovo CEO

22 aprile 2026

Il nuovo assetto manageriale di Autopromotec vede la Dott.ssa Enrica Lazzarini nel ruolo di Chief Executive Officer affiancata dal Dr. Guido Gambassi, Chief Strategy Officer



CHI SIAMO



CONTATTI



MEDIA KIT



LINK UTILI

Pneurama: la rivista professionale del pneumatico e dintorni in 6D - CF/P.IVA IT01805931209 - R.E.A. BO n. 390568 - Capitale Sociale € 52.000 int. vers.

[Privacy Policy](#) - [Cookie Policy](#) - [Note Legali](#)

VEICOLI - LOGISTICA - PROFESSIONE

RIVISTA

ACCEDI

ABBONAMENTO

Scopri di più su www.fslogistix.com

NEWS PROFESSIONE ▾ VEICOLI ▾ VIDEO ▾ PODCAST ▾ RUBRICHE ▾ LEGGI LA RIVISTA CENTONUMERI



Home › Centonumeri › Bit & camion › 15 azioni per difendersi dai cyberattacchi nell'era dell'AI. Ecco il position paper di TTS Italia

CENTONUMERI BIT & CAMION

15 azioni per difendersi dai cyberattacchi nell'era dell'AI. Ecco il position paper di TTS Italia

Mondo associativo e industria insieme per indicare la strada alla sicurezza informatica nei trasporti e nella logistica nell'ambito di ecosistemi sempre più complessi dove la digitalizzazione incontra l'Intelligenza artificiale. E' questo il processo alla base del documento presentato da TTS Italia nei giorni scorsi che apre la strada a soluzioni condivise, tra cui "un'infrastruttura

Nome utente
Password
Accedi
☐ Ricordami

LEGGI L'ULTIMO NUMERO - MAG / GIU 2026

pubblica del dato quale asset strategico per il futuro della mobilità e per rafforzare l'autonomia logistica del Paese"

Di Deborah Appolloni - 24 Giugno 2026

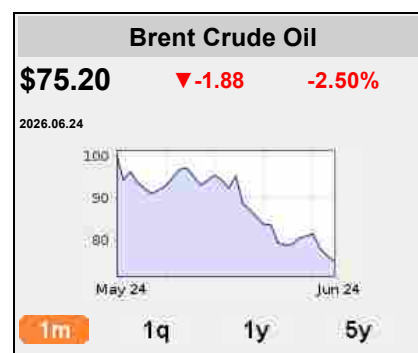


Sono 15 le azioni strategiche da mettere in campo per alzare il livello di allerta nei trasporti investiti dalla rivoluzione digitale, aumentata dall'avvento dell'Intelligenza artificiale generativa.

In un contesto in cui le minacce aumentano (si veda l'articolo sul report dell'Agenzia nazionale per la Cybersicurezza) e fanno dei trasporti uno dei settori più attaccati a livello mondiale, la strategia di difesa deve tenere conto anche dell'evoluzione tecnologica: la difesa «tradizionale» non è quindi più sufficiente, serve un **approccio integrato AI + Cybersecurity**, basato su robustezza dei modelli AI, difesa da attacchi adversarial (tecniche di manipolazione progettate per ingannare i modelli di Intelligenza Artificiale e Machine Learning), protezione dei dati sensibili usati per addestramento, architetture «zero trust» (ossia basate sul principio «mai fidarsi, verificare sempre»), Security Operations Center (SOC) potenziati con AI, compliance alle normative più recenti (UN R155, ISO 21434, AI Act, NIS2) e l'adozione del paradigma «Compliance by Design», ovvero la conformità alle normative integrata dall'inizio della progettazione.

Collaborazione contro il cybercrime

Sono alcune delle indicazioni che emergono dal Position Paper «**AI e Cybersecurity per la mobilità di merci e persone**» redatto da un gruppo di lavoro coordinato da TTS Italia, l'associazione che rappresenta i maggiori player della tecnologia applicata ai trasporti, e presentato nel corso di un evento che si è tenuto a Roma nei giorni scorsi ([leggi anche l'intervista a Fabio Nussio, coordinatore del Gruppo di lavoro](#)). Si è trattata di una collaborazione estesa che ha tenuto conto del mondo associativo rappresentato da **Agens, Aiscat, Anita, Anfia, Cluster Trasporti, Club Italia, Freight Leaders Council, Oitaf, Piarç e W4C**. Mentre il core-team è composto da alcune tra le maggiori aziende del



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

settore: **Almaviva, Aesys, CinqueT, IBM, Leonardo, Mia-Platform, Openmove e Swarco Italia.**

«La collaborazione tra tutte le parti diventa essenziale per costruire ecosistemi di mobilità affidabili e sostenibili – ha sottolineato la **Presidente di TTS Italia, Rossella Panero** – tenendo bene in considerazione che la conformità normativa non è un onere burocratico, ma l'unico sistema di difesa scalabile contro attacchi di magnitudo geopolitica e costruisce di fatto un'opportunità di resilienza». Il position paper di TTS Italia vuole costituire «uno stimolo per cogliere la grande opportunità rappresentata dalla digitalizzazione – ha aggiunto il **Segretario Generale di TTS Italia, Olga Landolfi** – anche in termini di crescita economica, nella piena consapevolezza dei rischi che devono essere gestiti».

Un'infrastruttura pubblica del dato

Il lavoro coordinato da TTS Italia è partito da un presupposto centrale: **la convergenza tra ITS, AI e Cybersecurity rappresenta uno dei principali fattori abilitanti della mobilità del futuro**. Si tratta di tecnologie che stanno diventando parte integrante della mobilità attuale e non sono più solo a livello sperimentale. Questa complessità però deve essere gestita in ecosistemi resilienti che possano rispondere adeguatamente alle minacce crescenti. «Il settore trasporti è diventato uno dei più attaccato a livello globale – spiega il position paper – L'emergere dell'AI generativa (GenAI) ha trasformato minacce teoriche in capacità offensive operative (malware polimorfi, deepfake, prompt injection)».

Quindi il futuro della mobilità dipende dalla capacità di gestire queste complessità. Come? Sviluppando ecosistemi resilienti. Il primo passo è la collaborazione tra industria, istituzioni e ricerca, seguito da un approccio integrato, proattivo e standardizzato. Quindi, tra i nodi prioritari, il documento indica «**la necessità di intervenire in modo selettivo e programmato sulle infrastrutture esistenti, di costruire un'infrastruttura pubblica del dato quale asset strategico per il futuro della mobilità e per rafforzare l'autonomia logistica del Paese**».

Ecco le 15 raccomandazioni strategiche del position paper

- Adottare una governance architetture integrata per ITS, AI e cybersecurity;
- Integrare i principi di Security by Design e Zero Trust lungo l'intero ciclo di vita;
- Promuovere l'integrazione tra AI e cybersecurity come fattore abilitante della resilienza;
- Rafforzare la governance dei dati, l'interoperabilità e l'uso di standard aperti, supportato da Mobility Data Platform nazionale interoperabile;
- Promuovere lo Sviluppo di AI Settoriale e Trustworthy della mobilità con marchio di AI affidabile;
- Ecosistema integrato di logistica;
- Ecosistema digitale per il trasporto multimodale ed intermodale;

- Sviluppo della mobilità connessa ed autonoma con adeguamento della normativa;
- Investire su competenze, collaborazione, ambienti di sperimentazione controllata e team multi-genere e multidisciplinari;
- Integrare l'etica fin dalla progettazione (Ethics-by-Design) nei nuovi sistemi di AI critici nel settore dei trasporti;
- Garantire un controllo umano significativo e una chiara responsabilità;
- Riforma del Processo di Omologazione;

Questo articolo fa parte di #100NumeriDigital, la nostra newsletter mensile che mette in evidenza i dati e i trend più rilevanti del settore dell'autotrasporto.

Per riceverla gratuitamente, clicca qui: <https://www.uominietrasporti.it/iscrizione-alle-newsletter/>

Per abbonarsi alla rivista: <https://www.uominietrasporti.it/abbonamento/>

Riproduzione riservata ©

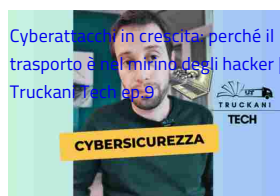
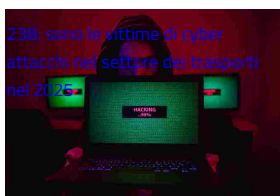
Autore



Deborah Appolloni

VISUALIZZA TUTTI GLI ARTICOLI

ARTICOLI CORRELATI



Nussio (TTS Italia): «Logistica collaborativa per rispondere alle minacce cyber, ma il settore è ancora diffidente»



TAG [almaviva](#) [attacchi](#) [cybersicurezza](#) [Freight Leaders Council](#) [IBM](#) [position paper](#) [TTS Italia](#)

TI È PIACIUTO QUESTO ARTICOLO? CONDIVIDILO CON I TUOI AMICI



NewsProveDa SapereMotor1 Pro

VideoFotoSaloni dell'auto

Home News Attualità e mercato

La tua prossima auto potrebbe essere fatta con vecchie auto

La nuova normativa UE punta sull'economia circolare e impone quote crescenti di plastica riciclata nei veicoli nuovi

Di: Ezio Notte
24 Giu alle 14:00

Condividi

Aggiungi Motor1.com alle
fonti preferite su Google

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

Il Parlamento europeo ha approvato il 18 giugno un nuovo regolamento sulla gestione dei veicoli giunti alla fine della loro vita utile: un passo importante, che ora dovrà essere formalmente adottato dal Consiglio dell'Unione europea, prima di venire applicato dagli Stati membri dopo altri 24 mesi.

Se questo arco temporale può sembrare prolungato, non bisogna dimenticare come l'introduzione di questa inedita normativa, per certi aspetti considerata rivoluzionaria, comporti una serie di aspetti che hanno impatti importanti su tutto il ciclo di vita di un'automobile, dalla sua progettazione fino alla demolizione, comportando implicazioni rilevanti anche per i consumatori.

Da qui, la volontà di approfondire il tema fin d'ora con i principali soggetti coinvolti nella tematica da parte di Autopromotec, la rassegna internazionale a cadenza biennale dedicata alle attrezzature e all'aftermarket automobilistico. L'incontro, che si è tenuto presso la sede dell'Automobile Club Milano, è il primo di una serie che accompagnerà gli addetti ai lavori e la stampa in un percorso verso la prossima edizione della manifestazione, che si terrà dal 26 al 29 maggio 2027 a Bologna.

Riciclabili fin dalla nascita

Il nuovo impianto normativo europeo modifica radicalmente il concetto di veicolo fuori uso, trasformandolo da semplice rifiuto di cui l'utilizzatore deve in qualche modo sbarazzarsi a risorsa da reinserire nel ciclo produttivo. Questo significa che un veicolo deve essere concepito fin dalla sua progettazione come un insieme di componenti che possano essere facilmente smontabili, riparabili, riutilizzabili e riciclabili, accompagnati da chiare indicazioni perché queste operazioni possano essere effettuate dai soggetti abilitati a compierle.

VIDEO

DI TENDENZA
Quest'auto elettrica inquina. Ed è una buona notizia
Zeekr 7 GT: come va la Wagon che vuole mettere paura alle tedesche
Jeep Compass mild hybrid (2026), la prova dei consumi reali
Skoda Peaq, il SUV extra large a 7 posti fino a 300 CV
Come va la Fiat 600 1.2 benzina con cambio manuale, da 18.950 euro

UE: auto pensate per essere smontate, riparate e riciclate come risorsa nel ciclo produttivo.

L'impostazione dell'Unione europea è risultata pienamente condivisa da tutti i partecipanti all'incontro promosso da Autopromotec, ognuno dei quali ha valutato il nuovo regolamento dal proprio punto di vista, sottolineandone le implicazioni per sé e per l'intera filiera del settore.

Quanto si risparmia con i ricambi usati

A essere chiamati in causa, per esempio, sono i 1.418 demolitori italiani che, secondo Lorella Volpato, vicepresidente dell'Associazione demolitori automotive, sono già pronti ad affrontare questo compito grazie alla capacità che hanno avuto di dotarsi di strutture tecnologicamente adeguate a superare il target fissato dalla Ue di riimpiego e riciclo pari all'85% del peso dei veicoli trattati.

I costruttori dovranno adeguarsi: circolarità già in progettazione.

I primi a dover intervenire in profondità sui propri processi saranno però i costruttori stessi dei veicoli, come sottolineato da Luca De Vita dell'Anfia, l'Associazione nazionale della filiera industriale automobilistica: il nuovo regolamento, infatti, introduce un percorso progressivo dell'utilizzo di plastica riciclata che ne prevede una presenza sui veicoli nuovi del 15% entro sei anni e del 25% entro dieci, con almeno il 20% proveniente da veicoli fuori uso: la circolarità, quindi, non può essere aggiunta all'auto in seconda battuta, ma deve esservi presente fin dall'inizio, ossia dalla sua progettazione.

Tesi pienamente condivisa da Manuela Crippa, responsabile dello sviluppo commerciale di SUSTAINera, la divisione di Stellantis dedicata alle attività nel campo dell'economia circolare che fornisce prodotti e servizi sostenibili nell'ambito dell'aftermarket del costruttore. In un Paese in cui l'età media del parco circolante supera ormai i 13 anni, ha spiegato, i ricambi usati rappresentano un'ottima opportunità per i consumatori, offrendo un risparmio che può arrivare al 70% rispetto a quelli nuovi: in questo modo, sostenibilità ambientale ed economica vanno di pari passo.

L'esperienza di altri Paesi

Quale sia il peso dei ricambi rigenerati o usati in altri Paesi è stato spiegato nel corso del primo degli Autopromotec Dialogues da Rosaria Amodio e Romain Gougeon di GiPA, società internazionale di ricerche di mercato e analisi dati nel settore del post-vendita automobilistico.

In Francia, infatti, vige l'obbligo per i riparatori di informare i clienti della possibilità di scegliere, al posto di ricambi nuovi, quelli usati certificati o riparati con interventi che ne ripristino la qualità originale: è questa una delle chiavi del successo dell'economia circolare francese che vede l'85% dei consumatori reagire positivamente alla proposta di utilizzo di un ricambio alternativo a quelli nuovi.

ULTIMI ARTICOLI

Zeekr 7 GT: come va la Wagon che vuole mettere paura alle tedesche	
24 giu-Prove su strada	
La nuova super esclusiva da soli 9 esemplari	
24 giu-Nuove auto	
Mercedes Classe S, debutto romano per i 140 anni dell'automobile	
24 giu-Curiosità	
Il camper icona diventa una serie speciale	
24 giu-Tempo Libero	
Le auto leggendarie italiane nel libro di Davide Cironi	
24 giu-Curiosità	

Autopromotec Dialogues

Foto di: Motor1 Italy

La situazione è ben diversa in Italia, dove solo un automobilista su dieci accetta di buon grado una proposta di questo tipo dagli autoriparatori, mentre uno su due lo fa solo condizionandola ad aspetti come l'anzianità dell'auto, il proprio potere d'acquisto, il tipo di ricambio necessario e altro ancora.

Costruire la fiducia del consumatore, del resto, è compito anche dei demolitori, come sottolineato da Daniele Bresolin, socio fondatore di una delle principali società del settore, attiva in sei diverse sedi che hanno trattato oltre 100 mila auto giunte a fine vita negli ultimi cinque anni: a suo parere, per trasformare il rottame in una risorsa servono regole rigide e processi digitali controllati.

È però proprio grazie a questi passaggi tracciabili che si possono recuperare risorse preziose anche sotto il profilo di materie prime come plastica, ferro, alluminio, vetro e rame: qualcosa che, secondo Bresolin, può liberarci da una situazione di futura dipendenza dalla Cina.

È toccato, infine, a Enrica Lazzarini, amministratore delegato di Autopromotec, concludere l'incontro evidenziando la necessità di momenti di confronto su temi come questi, destinati a ridefinire il futuro dell'intero automotive, spaziando dalla transizione energetica e industriale alla sostenibilità, fino ai nuovi assetti della filiera dei ricambi e dell'aftermarket.

Leggi anche